وسائط النقل المائيـة

في ضوء النصوص المسمارية

حتى سقوط بابل 539 ق.م

رسالة تقدمت بها

الى مجلس كلية الآداب/ جامعة بغداد

الطالبـة

فوزيـة ذاكر عبد الرحيم العكيلي

وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير

في الآثار القديمة

باشراف

أ. م الدكتورة نوالـه احمد المتولـي

1429 هـ 2008 م

بِسۡمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحۡمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

إِنَّ فِي خَلۡقِ ٱلسَّمَٰوَٰتِ وَٱلۡأَرۡضِ وَٱخۡتِلَٰفِ

ٱلَّيۡلِ وَٱلنَّهَارِ وَٱلۡفُلۡكِ ٱلَّتِي تَجۡرِي فِي ٱلۡبَحۡرِ

بِمَا يَنفَعُ ٱلنَّاسَ ﴿١٦٤﴾

صدق الله العظيم

سورة البقرة
(من الآية 164)

اقرار المشرف

أشهد بان إعداد هذه الرسالة الموسومة

(وسائط النقل المائية في ضوء النصوص المسمارية حتى سقوط بابل539 ق . م)

قد جرى تحت إشرافي في قسم الآثار/ كلية الآداب/ جامعة بغداد، وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير آداب في الآثار.

التوقيع:

المشرف: الدكتورة نوالـه احمد المتولـي

التاريخ: / / 2008

اقرار رئيس قسم الآثار

بناءً على التوصيات المتوفرة، ارشح هذه الرسالـة للمناقشة.

التوقيع:

الاسم: الدكتور صباح جاسم الشكري

رئيس قسم الآثار

التاريخ: / / 2008

قرار لجنة المناقشة

نشهد نحن أعضاء لجنة المناقشة بأننا اطلعنا على الرسالة المقدمة من الطالبة **فوزيه ذاكر عبد الرحيم العكيلي** الموسومة:

"وسائط النقل المائية في ضوء النصوص المسمارية

حتى سقوط بابل 539 ق.م"

وقد ناقشنا الطالبة في محتوياتها وفيما له علاقة بها ورأينا انها جديرة بالقبول لنيل شهادة الماجستير آداب في الآثار/ الدراسات المسمارية.

أ. د. عبد الاله فاضل محمد نوري
رئيساً
التاريخ: / 12/ 2008

أ.م. د. نواله أحمد المتولي
المشرف/ عضواً
التاريخ: / 12/ 2008

أ.م. د. منذر علي عبد المالك
عضواً
التاريخ: / 12/ 2008

د. أميرة عيدان الذهب
عضواً
التاريخ: / 12/ 2008

صدقت من قبل مجلس كلية الآداب/ جامعة بغداد

التوقيع
الدكتور فليح كريم الركابي
عميد كلية الآداب
التاريخ: / 12/ 2008

الإهداء

إلى ...

روح شقيقي الغالي...الشهيد

وليد.. أبو خالد

إلى ...

رفيقتي في هذه الحياة

...سحر

الشكــر والتقديــر

الشكر والتقدير

الشكر لله عز وجل الذ ي وفقني لانجاز هذه الرسالة الموسومة

"**وسائط النقل المائية في ضوء النصوص المسمارية حتى سقوط بابل 539 ق.م**"

خالص شكري وتقديري أقدمه الى الدكتورة الفاضلة نواله احمد المتولي اذ لم تبخل علي بالتوجيه والمساعدة الحقيقية طوال مدة إشرافها القدير على هذه الرسالة وإكمال متطلبات البحث ابتداءً من اختيار الموضوع ولغاية مراحله النهائية.

شكري وتقديري الى الدكتور صباح جاسم الشكري رئيس قسم الآثار، لمواقفه الجليلة مع طلبة الدراسات العليا. ويطيب لي ان أقدم الشكر والتقدير العاليين لأساتذتي الأعزاء خلال مرحلتي البكالوريوس والماجستير. والى أساتذة قسم الآثار الشكر والامتنان من دون استثناء.

لا يفوتني ان أقدم شكري الى موظفات مكتبة الدراسات العليا ومكتبة قسم الآثار في كلية الآداب على تعاونهم معي طوال مدة إعداد الرسالة، والى موظفات وموظفي مكتبتي المتحف العراقي ومكتبة اللغات القديمة في الهيأة العامة للآثار والتراث لما أبدوه من مساعدة وتعاون.

شكري وتقديري العاليين الى أسرتي الصغيرة زوجي المدرس سعدي لتآزره ومواقفه المخلصة. ختاماً أسال الله العلي القدير ان يوفقني لخير العلم وان يكون هذا الجهد صفحة تنير لطلبة قسم الآثار والمختصين في هذا المجال ولو بمعلومة.

ومن الله التوفيق

ثبـت المحتويـات

المحتويات

مختصرات المصادر والمجلات
والرموز العا مة

مختصرات المصادر والمجلات العلمية

1.	AASF	Annales Academiae Scientiarum Fennicae, Helsinki, 1909ff
2.	AbZ	Borger, Assyrisch-babylonische Zeichenliste, AOAT-33A, 1980.
3.	AHw	Von Soden, Akkadisches Handwɦerterbuch, Wiesbaden, 1959-1981.
4.	ANET	Prichard, J.B, Ancient Near Eastern Texts Related to the Old Testament, Princeton, 1969.
5.	AnOr	Analecta Orientalia, Roma, 1931ff.
6.	AOS	American Oreintal Series, New Haven, 1925ff
7.	ASJ	Acta Sumerologica, Hiroshima, Japan, 1979ff.
8.	BIN	Babylonian Inscriptions in the Collection of J.B. Nies, New Haven, 1917ff.
9.	CAD	The Assyrian Dictionary of the University of Chicago, Chicago, 1956ff.
10.	CDA	A Concise Dictionary of Akkadian, Wiesbaden, 2000. SANTAG-5.
11.	Eames Collection	Oppenheim, Catalogue of the Cuneiform Tablets of the Wilberforce Eames Babylonian Collection, AOS-32, 1948.
12.	IRAQ	British School of Archaeology in Iraq, London, 1934ff.
13.	JAOS	Journal of American Oriental Society, New Haven.
14.	JCS	Journal of Cuneiform Studies, New Haven, 1947ff.
15.	JNES	Journal of Near Eastern Studies, Chicago, 1942ff.

16.	MCS	Manchester Cuneiform Studies, Vol-4, No.I, Vol-6, No. I, England, 1954, 1956
17.	MDA	Labat, Manual D’çpigraphie Akkadienne, Paris, 1976/ 1999 .
18.	MSL	Materialien zum Sumerischen Lexikon, Roma, 1937ff.
19.	OIP	Oriental Institute Publications, Chicago, 1924ff,
20.	PBS	University of Pennsylvania Publications of the Babylonian Section, Philadelphia, 1911ff.
21.	RGTC	Repertoire Geographiqu des Textes Cuneiformes, Wiesbaden, 1974ff.
22.	RIMA	The Royal Inscriptions of Mesopotamia, Toronto, 1987ff.
23.	RIMB	The Royal Inscriptions of Mesopotamia, Babylonian Periods.
24.	RIME	The Royal Inscriptions of Mesopotamia, Early Periods, Toronto, 1990ff.
25.	RLA	Ebeling, & Meissener, Reallexikon der Assyriologie, Berlin, 1932ff.
26.	SAA	State Archive of Assyria, Helsinki, 1987ff.
27.	StOr	Salonen, A. Studia Orientalia, Helsinki, 1925ff, Vol-8/IV
28.	Sumer	Journal of Archaeology and History in Iraq, Baghdad, 1945ff.
29.	▯DG	Hubner, et-al, Sumerische- Deutsche Glosser, Band-I & II.
30.	UET	UR Excavations Texts, London, 1928ff.
31.	YOS	Yale Oriental Series, Babylonian Texts, New Haven, 1915ff.

المختصرات والرموز العامة

ت	تسلسل
ج	جزء
م . ن	المصدر نفسه
ط	طبعة
ص	صفحة
ع	عدد
ق .م	قبل الميلاد
مج	مجلد
م . س	مصدر سابق

Band	Volume
BC	Before Christ
et-al	and others
f	Following page
ff	Following pages
GN	Geographical Name
Ibid	In the same page
MA	Middle Assyrian
NA	New Assyrian
NB	New Babylonian
No.	Number
Op-Cit	In the same reference
p.	page
PN	Personal Name
Vol	Volume

المقدمـة

المقدمـة

ان لموقع العراق بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي أثره في تنشيط حركة التجارة وتبادل السلع بين الشرق والغرب مرورا ببلاد آشور وبابل، وقد زاد من نشاط التجارة توافر وسائط النقل النهرية غير المكلفة الى جانب الوسائط البرية، وقد تظافرت مجموعة من العوامل على تشجيع العمل التجاري الداخلي والخارجي بين البلدان والأقاليم وتنشيطه وتطويره وغدت التجارة إحدى الدعامات الأساسية التي اعتمدتها الحياة الاقتصادية في بلاد الرافدين، ولم يكن للتجارة الخارجية أثرها في الحياة الاقتصادية فحسب بل وفي انتقال العناصر والمقومات الحضارية العراقية القديمة الى البلدان المجاورة.

كان لابد من توفير وسائط نقل جيدة ومناسبة فضلاً عن تأمين طرق تجارية آمنة، لتسهيل الاتصال بالبلدان الخارجية، اذ وفر العراقيون القدماء وسائط نقل نهرية وبرية مناسبة لنقل البضائع والسلع المستوردة والمصدرة، وكانت وسائط النقل النهرية انسب الوسائط وأكثرها ملائمة لنقل المواد خاصة تلك المواد ذات الأحجام الكبيرة، وقد استخدمت تلك الوسائط في انهار العراق وقنواته لاسيما نهر الفرات كما استخدمت في الخليج العربي

تمتعت بلاد الرافدين بعدة مسطحات مائية تمثلت بالنهرين دجلة والفرات وروافدهما والقنوات المتفرعة منهما والأهوار والمستنقعات المائية فكانت خير وسيلة للتنقل بسهولة ويسر فهي في معظم الأوقات تعد الوسيلة المثلى للنقل لان الطرق البرية كانت صعبة لكثرة الأهوار والمستنقعات خاصة في جنوب البلاد وفي أيام الفيضانات.

طور العراقيون القدماء وسائط النقل المائية منذ زمن مبكر فاستخدموا القارب الشراعي وسفن نقل البضائع والمواد الغذائية بأحجامها المختلفة كما استخدموا الأكلاك والطوافات والقفف، اذ

تاجر العراقيون مع بلدان عدة لتوفير المواد الخام، ولمنطقة الخليج العربي (دلمون و مكان وميلوخا) مركز الصدارة من حيث قدم النشاطات التجارية وسعتها، وهذا ما أكدته التأثيرات الحضارية العراقية التي أظهرتها التنقيبات الأثرية التي جرت في عدة مراكز في الخليج العربي وما أشارت اليه النصوص والوثائق المسمارية خاصة من الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد.

لم تتوقف النشاطات التجارية عند مناطق الخليج العربي ومحطاته التجارية بل احتلت بلاد الشام المرتبة الثانية من حيث الأهمية بالنسبة للتجارة الخارجية وبشكل خاص في الألف الثاني قبل الميلاد، وكانت لمنطقة أسيا الصغرى وبلاد الأناضول مكانة مهمة في تجارة بلاد الرافدين وفي الألفين الثاني والأول ق.م، وهي ترجع بتاريخها الى أزمان مبكرة خاصة تجارة حجر الاوبسيدين (Obsidian) اذ تعد منطقة أرمينيا اقرب المناطق التي يتوافر فيها هذا الحجر. كما جلبت المعادن ايضا. وأقام الآشوريون لهم عدة مراكز تجارية في منطقة كبدوكيا، حيث دلت نتائج دراسات الرقم الطينية التي عثر عليها هناك على مدى سعة النشاطات التجارية بين تلك المناطق والدولة الآشورية.

لا ننسى ان نشير الى العلاقات التجارية مع بلاد عيلام في جنوب غرب ايران اذ أشارت النصوص المسمارية الى جلب كميات من الذهب والفضة والقصدير واللازورد، كما كان لبلاد الرافدين علاقات تجارية مع شبه الجزيرة العربية خاصة في العصر البابلي الحديث (626–539 ق.م) خاصة ايام حكم الملك نبونائيد آخر ملوك بابل. هذا ولا يغفل النشاطات التجارية الداخلية بين المدن العراقية القديمة لنقل مختلف السلع والمواد الغذائية وغيرها، تلك النشاطات التجارية كلها استلزمت وجود طرق ووسائط نقل نهرية وبحرية من سفن وقوارب وأكلاك وطوافات وقفف، وحتى الوسائط البرية، جيدة ومتينة ورخيصة التكاليف. والعمل على تامين الطرق التجارية.

استخدم العراقيون مهاراتهم في ابتكار ابسط وسائط النقل المائية وهي جذوع الأشجار وطوروها الى صناعة الأكلاك والقوارب الصغيرة ومن بعدها الى صناعة السفن الصغيرة للنقل

النهري والكبيرة للنقل البحري ولأغراض التجارة الخارجية، كما استخدموا جلود الحيوانات في صناعة القفف والقرب.

اعتمدت هذه الرسالة والموسومة "**وسائط النقل المائية في ضوء النصوص المسمارية حتى سقوط بابل 539 ق,م)**، على عدة مصادر وبحوث، وقد تم جمع مادتها من الكتب والبحوث العلمية والمقالات المنشورة باللغتين العربية والأجنبية، وكان اعتماد البحث بالأساس على كتاب الباحث سالونن وعنوانه:

Salonen, A, Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, Helsinki, 1939

وعلى عدة بحوث للأستاذ المرحوم رضا جواد الهاشمي التي عنت بموضوع الرسالة، وكان من أهمها "الملاحة النهرية في العراق القديم" مجلة سومر، المجلد 37، 1981، وبحوث أخرى تعلقت بدور نهر الفرات في الملاحة النهرية وعلاقته بالخليج العربي ومحطاته التجارية، كما اعتمدت الدراسة على القواميس والمعاجم المسمارية التي زودتنا بالمصطلحات السومرية والأكدية، وكثير من النصوص المسمارية ذات المضامين الأدبية والدينية فضلاً عن الكتابات الملكية والقانونية والنصوص الاقتصادية،

تضمنت الرسالة ثلاثة فصول، الفصل الأول قسم الى ثلاث مباحث، تناول المبحث الأول خصائص وسائط النقل من حيث ميزاتها وكلفتها أي كلفة بنائها او صناعتها اذ تميزت تلك الوسائط برخص تكاليفها وبتوافر مواد عملها فضلاً عن ميزتها في قطع المسافات الطويلة وحمل شحنات كبيرة وثقيلة. كما تناولت فيه أشكال الوسائط المائية ابتداءً من القربة ثم القفة فالكلك والقارب وأخيرا السفينة. اما المبحث الثاني فقد تضمن أنواع السفن منها النهرية ومنها البحرية، والمبحث الثالث خصص لأسماء السفن والمراكب، فمنها سميت بأسماء الملوك والآلهة والأعياد والتي تنطلق في القنوات والأنهار لنقل الآلهة في أيام الاحتفالات الرسمية والدينية، كما سميت السفن بأسماء الأشخاص أي باسم مالكها، وعادة هم من كبار موظفي الدولة، او بأسماء البلدان

القادمة منها او المعمولة فيها، كما زودتنا النصوص المسمارية بأسماء القوارب والسفن وقد سميت بأسماء المواد التي تحملها مثل سفينة الطحين او الزيت، او التمور وغيرها. ولا يقتصر الأمر على المواد الغذائية بل شملت أسماء مواد أخرى. وهناك المراكب والسفن الحربية أيضا والتي اختصت بالقتال والمناورات الحربية وحمل الأسلحة الضرورية للحملة الحربية، كما حملت بعض المراكب أسماء بحسب هيأتها على سبيل المثال المركب الجديد او القديم او الكبير ....الخ.

شمل الفصل الثاني من الرسالة ثلاثة مباحث، المبحث الأول منها خصص للحرفيين والصناع الذين يقومون ببناء الوسائط منهم الفنيين العاملين على ظهر السفن والقوارب من ملاحين ومجذفين، اذ تجتمع في الملاح مجموعة صفات حرفي بناء السفن فهو بناء السفينة وملاحها وقائدها. ويكمل عمله عدد اخر من الحرفيين هم قاطعي الأخشاب وصناع الجلود والقصب والقار والنجارين وغيرهم. المبحث الثاني منه خصص للحديث عن المواد التي تبنى منها وسائط النقل المائية، كالقصب والأخشاب والجلود والقار والزيوت والحبال وغيرها من المواد الداخلة في بناء الوسائط، اما المبحث الثالث فقد خصص للأدوات والآلات التي يستخدمها العاملون في بناء الوسائط المائية .

الفصل الثالث قسم الى ثلاث مباحث، خصص الأول منها لعملية تهيئة المواد اللازمة في بناء السفن والقوارب، وكانت بعضها مواد محلية وبعضها الآخر من المواد المستوردة، كما تناول المبحث أجزاء السفينة ومسمياتها والقياسات والأبعاد المطلوبة للبناء والأغراض من بنائها.

اما المبحث الثاني من الفصل الثالث فقد خصص للحديث عن بناء السفينة والمكونات الأساس من أخشاب داخلية وأخشاب تقوية وأخشاب السطوح والمسامير والأوتاد وغيرها، اما المبحث الثالث فتناول معدات السفينة وملحقاتها وكل أداة او آلة استخدمت لأجل انجاز عملية إبحارها ورحلتها ومن ثم رسوها في الميناء ثانية، من أوتاد ومقود وسارية الشراع والشراع فضلا عن ملحقات إنزال السفينة ورسوها وأوتاد التثبيت وكرسي الملاح والميزان وغيرها.

ضمت الرسالة جملة من الاستنتاجات، وقوائم عدة منها قائمة بالمصطلحات والكلمات المتعلقة بوسائط النقل المائية: مسمياتها، وأشكالها، وعملها، وأنواعها، وعملية بنائها، والمواد الداخلة في البناء، وأدواتها وآلاتها، وملحقاتها، وغير ذلك مما ورد ذكره في فصول هذه الرسالة، باللغتين السومرية والأكدية وترجمتها في اللغة العربية. فضلا عن عدة خرائط وصور توضح أشكال الوسائط المائية التي صورت على المنحوتات واللوحات الفنية ومن عصور مختلفة من تاريخ بلاد الرافدين،

قبل ان اختتم الرسالة بموجز عنها باللغة الانكليزية قدمت قائمة بالمصادر والمراجع العربية والأجنبية التي اعتمدتها.

ختاماً اسأل الله ان أكون قد وفقت في إعداد هذه الرسالة وبالشكل الأمثل، وان تكون مصدراً لطلاب الآثار وللباحثين في مجال الآثار والدراسات المسمارية. ومن الله التوفيق.

الباحثـة

الفصل الأول

وسائط النقل، أشكالها وأنواعها ومسمياتها

المبحث الأول: وسائط النقل وأشكالها

المبحث الثاني: أنواع السفن

المبحث الثالث: أسماء المراكب والغرض من استخدامها

المبحث الأول

وسائط النقل وأشكالها

النقل والتنقل يعني حركة الإنسان من مكان الى اخر او من نقطة الى أخرى لقطع مسافة معينة بين منطقتين(1). عرف الإنسان النقل منذ عصور ما قبل التاريخ مستخدماً قدراته وطاقاته الذاتية وبمساعدة معطيات الطبيعة بحثاً عن الغذاء والأمان لديمومة بقائه. وفي مسار التطور استهدف الإنسان تحقيق السرعة في التنقل والاتصال مع باقي التجمعات البشرية الأخرى، معززاً بذلك عملية الاتصال الاجتماعي للتخفيف من عزلته استجابة لاتساع حاجاته وتنوعها.يعد النقل من أهم الفعاليات التي مارسها الإنسان في مراحل تطوره عبر العصور، سواء بحثاً عن الغذاء ام للتنقل من مكان الى أخر لأسباب مختلفة(2). ولذلك عد الباحثون النقل والتنقل جزءاً من التكوين البيولوجي للإنسان(3).

في بلد مثل بلاد الرافدين تتوزع شبكة من الأنهر الكبيرة والصغيرة والروافد والتوابع والقنوات وتغمر المياه مساحات كبيرة وشاسعة من قسمه الجنوبي(4) فيكون من الطبيعي ان تزدهر فيه وسائط النقل المائية ومنذ أقدم الأدوار الحضارية والتاريخية، ومما يزيد من أهمية تلك الوسائط ان معظم المدن العراقية القديمة والقرى والقصبات قد نشأت وتطورت على

---

(1) سلطان، يوسف محمد وآخرون، جغرافية النقل والتجارة الأولية، البصرة، 1988، ص 15.

(2) الراوي، مهيب كامل فيح، اثر تطور شبكات الطرق في النمو الحضري لمدينة راوة، رسالة ماجستير غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا، بغداد، 2002 ، ص 11 و13.

(3) Ellacotta, S.E., Wheels on the Road, London, 1971, p. 3.

(4) حول شبكات الري القديمة في القسم الجنوبي من بلاد الرافدين راجع المتولي، نوالة احمد، "مجاري الأنهار القديمة في السهل الرسوبي في ضوء الوثائق المسمارية والمسوحات الأثرية"، مجلة كلية الآداب، العدد 72، 2006، ص 701 وما بعدها؛
Jacobsen, Th., "The Water of Ur" Iraq-22, 1960, p. 174ff ;
Goetze, A., "A Survey of Girsu (Telloh)) Region" Sumer, vol-25, 1969, p. 103ff .

ضفاف الأنهار الرئيسة والفرعية، وكذلك صعوبة حركة وسائط النقل البرية وبساطتها وقلة سرعتها في منطقة السهل الرسوبي (القسم الجنوبي من بلاد الرافدين) وكونها باهضة الثمن وعالية التكاليف، كما تزداد صعوبتها في فصل الشتاء وأيام الفيضانات، اذ جاء في احد النصوص من العصر البابلي الحديث (626–539 ق.م):

" اذا كانت الطرق البرية جيدة فدعهم يقدمون سيراً
واذا لم تكن جيدة دعهم يأتون بواسطة السفينة"[(1)].

إن وجود وسائط النقل المائية له أثره الكبير على الحياة اليومية وجوانبها كافة سواء على الصعيد السياسي ام الإداري ام الاقتصادي، والأخير هو ما يتعلق بموضوع رسالتنا هذه اذ ان النقل المائي يعد جانباً مهماً من الجوانب التي تقوم عليها التجارة سواء على صعيد التجارة الداخلية ام الخارجية وله الأثر البارز في كلتا الحالتين[(2)] . فقدرة وسائط النقل المائية بشكل عام ساعد على المتاجرة بالمواد الأولية سواء أكانت من المواد الثمينة ام غيرها. وهذه الناحية بالذات قد وسعت في نطاق نوعية البضائع والسلع المتاجر بها، اذ أنها شملت المتاجرة بالمواد الغذائية والصناعية والبنائية[(3)]. وقد بينت الكتابات الملكية

---

(1) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين"، مجلة سومر، مج 37، ج 1–2، 1981، ص 37.

(2) سليمان، عامر، العراق في التاريخ القديم، موجز التاريخ السياسي، ج 1، الموصل، 1992، ص 33.

(3) رشيد، فوزي،" وسائط النقل المائية والبرية في العراق القديم"، مجلة النفط والتنمية، ع 7–8، بغداد، 1981، ص 101.

في الحقيقة لا يسعنا تعداد كل المواد الأولية المتاجر بها سواء أكانت من الصادرات ام من المواد المستوردة وذلك لكثرة ما أوردته النصوص المسمارية من ذكر لتلك المواد، ومن زمن حكم سلالة اور الثالثة عرض الباحث (Limit) جدولاً وزع فيه المواد الصادرة والمستوردة ضمنته الدكتورة نواله في كتابها. راجع الجدول المرفق في، المتولي، نواله احمد محمود، مدخل في دراسة......، م.س، ص347، (جدول رقم 8). واصل الجدول مأخوذ عن:

Limit,H.,"Les schemas du Commerce Neo Sumerien", Iraq-39, 1977, p. 57

وعلى مر العصور حركة التجارة الواسعة واستخدام القوارب[1] .

تميزت وسائط النقل المائية بشكل عام بأنواعها وبسعة استيعابها الكبيرين[2]، وقلة كلفة النقل بوساطتها[3]، اذ أصبحت انسب وسائط النقل وأكثرها ملائمة لنقل المواد ذات الأحجام الكبيرة[4]. كما تميزت بقدرتها على قطع مسافات بعيدة والذي كان له أثره البالغ في تطور عمليات التجارة والنقل[5]، الا ان من سلبياتها هو صعوبة النقل بوساطتها باتجاه تيار الماء المعاكس الأمر الذي يتطلب جهداً وزيادة في عدد العاملين[6].

هذه السفن بمواصفاتها وأحجامها وسبل تحريكها لم تكن قادرة على السير وسط البحار والمياه العميقة وهذا ما جعل حركة الملاحة البحرية متعطلة في عدد من البحار المجاورة لمراكز الحضارات حتى القرن الميلادي الأول[7].

استخدمت وسائط النقل المائية لعمل جسور عائمة وذلك بربط مراكب عدة مع بعضها عبر النهر، وهذه العملية كانت من الأمور المهمة التي زادت من سهولة العبور خاصة في الظروف العسكرية والحربية[8]، وسميت الجسور العائمة في اللغة الاكدية (raks□tu)

---

(1) Frayne, D., Ur III Period (2112-2004 BC) RIME. Vol- 3/2,London, 1997, p. 49 .

(2)غزالة، هديب حياوي، الدولة البابلية الحديثة (626–539 ق.م) ، دمشق، 2001، ص 110.

(3)علي، فاضل عبد الواحد، وسليمان، عامر، عادات وتقاليد الشعوب القديمة، بغداد، 1979، ص 98

(4) سليمان، عامر، العراق في التاريخ القديم، موجز التاريخ الحضاري، ج2، 1993، ص 238.

(5) سالم، تقي عبد، وصلاح نعمان عيسى، "التجارة الخارجية في العهد البابلي"، مجلة المؤرخ العربي، العدد 35، 1988، ص 243.

(6) سليمان، عامر، العراق........ ، ج2،م . س، ص 238.

(7) الهاشمي، رضا جواد، آثار الخليج العربي والجزيرة العربية، بغداد، 1984، ص 36 .

(8) ساكز، هاري، قوة آشور، ترجمة عامر سليمان، بغداد، 1999، ص 284؛ هنري، هودجر، التقنية في العالم القديم، ترجمة رندة قاقيش، عمان، 1988 ، ص 155 وبعدها.

والأكلاك هي المراكب المائية الاكثر أستخداماَ في عملها[1] والعمال الذين يقومون بعمل او ببناء مثل تلك الجسور فقد أطلق عليهم اسم (rɔk□sɔ)[2].

اشكال وسائط اِلنقل

1. القربة

من وسائط النقل المائية في بلاد الرافدين هي القربة، وتعد واسطة نقل شخصية لأنها تستخدم لشخص واحد فقط، وقد ذكرت القربة في النصوص المسمارية، وخاصة في كتابات الملوك الآشوريين وفي حملاتهم العسكرية، بصيغة (KU□.DUɯ.□I.A) في السومرية وفي الاكدية (elep duɘ□) او (KU□.BAR.RA) [3] وفي الاكدية (/ maɘk□ru maɘk□ru / maɘkiru)[4]. وتعني "جلد مدبوغ ومنفوخ"[5].

يتم عمل القربة بعد ان يتم سلخ جلد حيوان الماعز او الأغنام ويتم نزع الصوف او الشعر عنه ويضاف اليه مادة الملح بعدها ينقع في الماء وتضاف اليه المواد الدابغة مثل قشور الرمان ويبقى لمدة يومين او أكثر، بعدها يرفع من الماء وتسد ثقوب الأطراف، وتتم عملية سد الثقوب (كما تجري في الوقت الحاضر) وذلك بوضع الحصى الصغير فوق الثقب ويشد من الخارج بواسطة الخيوط،[6] او يغلق مكان الرقبة ومكان السيقان الثلاث وتربط

(1) AbZ . p. 350; Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, (StOr-8/4), Helsinki, 1939,p. 70 .

(2) CAD.(R) p. 297.

(3) CAD. (D) p. 201f .

(4) Stol, M.,"Leder" RLA. Vol-6, p. 538 ; CAD. (M) part-1, p. 374.

(5) CAD. (M) part-1, p.374f .

(6) حبيب، عبد العزيز، " وسائط النقل النهرية القديمة" مجلة التراث الشعبي، ع 10−12، بغداد، 1977، ص 76؛

Nemet, Nejat, K., Daily Life in Ancient Mesopotamia, Hendrickson, 2002, p. 27.

الساق الرابعة، ولكن مع مراعاة إعادة فتحه لإدامة عملية النفخ بين الحين والآخر[1]. وربما تربط اثنين من القرب لتكون زوج من القرب المنفوخة.

ان ابسط استخدام للقربة الشخصية هو العبور بواسطتها في القنوات والأنهر الفرعية الصغيرة اذ يمسكها الشخص بطريقة ما او يضعها تحت صدره ويواصل عبوره بمساعدة جذف يده او كلتا يديه[2]. وفي الحملات العسكرية يعتليها الجندي بكامل تجهيزاته الحربية او يضعها تحت صدره ويمد رجليه على طرفي نهاية القربة، ويمسك بيده اليسرى احد راسي القربة، ويجعل يده اليمنى كمجذاف، ويحركها نحو الجهة المطلوبة[3]. فان الحملات العسكرية لملوك بلاد النهرين قد استخدمت فيها كافة الوسائط المائية لنقل المعدات العسكرية وآلات الحصار، واستخدمت القرب الشخصية في ظروف الحرب لعبور الجنود او في حالة مهاجمة مدينة محصنة على ساحل النهر[4]. كما استخدمت القرب في بناء واسطة النقل المعروفة "بالكلك" وذلك بربط قرب عدة مع بعضها ، ويوضع فوقها هيكل الكلك الخشبي[5].

ظهر استخدام القرب في حملات الملوك الآشوريين ولأول مرة في عهد الملك تجلاتبليزر الأول (1115–1077 ق.م)، وقام باستخدامها في عبور نهر الفرات عند مدينة

---

(1) Nemet, Nejat, K., Daily Life….., Op-Cit, p. 27

(2) Singer, C., et.al. , A History of Technology ,Vol-1, Oxford, 1956 p. 736 .

(3) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية………، م . س ، ص 45.

(4) عباس، منى حسن، الجيش والسلاح في العراق القديم منذ عصر فجر السلالات حتى نهاية العصر الاكدي، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1997، ص 290؛
Olmstead, A.T., History of Assyria, Chicago,1960 , p. 125.

(5) Stol, M., RLA.Vol-6, p. 538 ; Astour, M. C., "Over Land Trade Routes in Ancient Western Asia, In Sasson, J. M. , Civilizations of……,, p. 1403.

خرادو (خربة الدينية)[1]، وفي مناطق أخرى[2]، وعن حملاته ضد الآراميين شمال سوريا اذ قام بمهاجمتهم اكثر من (28) مرة، يذكر في كتاباته[3]:

"**انني بحماية سيدي الاله آشور، أخذت عرباتي وجنودي،البواسل وتوجهت شطر الصحراء وسرت ضد الاخلامو- الآراميين أعداء سيدي الإله اشور. وقد دمرت في يوم واحد من بلاد سوخي الى مدينة كركميش الواقعة، في بلاد الحيثيين. فقتلتهم وأخذت غنائمهم وأموالهم، وخيراتهم الطائلة. اما بقية عساكرهم الذين قابلوا، أسلحة الاله آشور المهولة،فقد هربوا واجتازوا نهر الفرات. ولحقتهم وعبرت الفرات في سفن من جلد الماعز" (أي قربة)**

ذكر هذا الملك في نص أخر استخدامه للقرب المنفوخة والمعمولة من الجلود في ملاحقة المتمردين[4]:

"**عبرت نهر الفرات ورائهم على الأكلاك وبوساطة القرب المنفوخة**"

---

(1) خرادو: خربة الدينية وهو احد مواقع حوض سد حديثة باتجاه سوريا، على بعد نحو (70) كم من موقع ماري (تل الحريري) ويرجع أقدم استيطان فيه الى عصر فجر السلالات، واستمر السكن الى العصور اللاحقة، قامت بعثة فرنسية بأعمال التنقيب في الموقع ضمن الأعمال الإنقاذية للمشروع من قبل دائرة الآثار، لخمسة مواسم ما بين 1980-1984، وتبين من فحص ودراسة النصوص المكتشفة في الموقع انه مدينة خرادوم القديمة (Yaradum) وهي المحطة التجارية التي يعود زمنها الى العصر البابلي القديم. الشكري، صباح جاسم، "المراكز المدنية من العصر البابلي القديم في منطقة الفرات الأوسط (دراسة في الجغرافيا التاريخية للمنطقة)"، مجلة كلية الآداب، ع 83، 2008، ص 306 وما بعدها.

(2) الراوي، شيبان ثابت، اشورناصربال الثاني (883-859 ق.م) سيرته وأعماله، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1986، ص 74.

(3) الزيدي، كاظم عبد الله عطية، بلاد سوخو في الكتابات المسمارية، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2006، ص 54، و 116؛ CAD. (D) p. 202.

(4) Grayson, A.K., Assyarian Royal Inscriptions, Vol-2, Wiesbaden, 1976, p. 14; Grayson, A.K. , Assyrian….,1, RIMA, Vol-2, Op.Cit, p. 23.

في الحملة الثامنة للملك الآشوري اشورناصربال الثاني (883–859 ق.م) على القبائل الآرامية اذ ذكر في كتاباته[1]:

"**عبرت الفرات في أوج فيضانه بوساطة القرب المصنوعة**
من جلود الماعز، ودخلت ارض كركميش"

ونص أخر يذكر اشورناصربال[2]:

"**عبر الى الضفة اليمنى لنهر الفرات على الأكلاك المصنوعة من الخشب**
والقرب المنفوخة عند مدينة خرادوم اذ التقى بجيوش،
لاقي وسوخي ومدينة خندانو المتحالفة ضده"

اما الملك الآشوري شلمنصر الثالث (859–824 ق.م) في حملاته المتكررة والواسعة ضد تحالف الممالك السورية في الشمال استخدم أيضا جيشه الآشوري في عبوره نهر أورنتس (نهر العاصي) القرب المنفوخة المعمولة من جلد الماعز، وتمكن من إخضاع الأقاليم التي يقع على الساحل الغربي لنهر العاصي"[3].

استخدمت القرب أيضا في الأعمال اليومية لسكان بلاد الرافدين ليس بكونها واسطة نقل مائية وإنما بكونها حاويات لشرب ونقل الماء او لاستخدامات أخرى[4]، وقد ذكرت في أدب العراق القديم فمن ملحمة كلكامش نقتبس الأسطر الآتية[5]:

---

(1) الراوي، شيبان ثابت، اشورناصربال.........، م . س، ص 120.

(2) الزيدي، كاظم عبد الله عطية، بلاد سوخو........، م . س، ص 104.

(3) Olmested, A.T. , Historyn of Assyria, Chicago, 1960, p. 125 ;
Grayson, A.K., Assyrian Rulers of the Early First Millennium BC.,Vol-II, (858-745 BC), RIMA, Vol-3, Toronto, 2002, p. 23.

(4) الشهواني، أزهار عبد اللطيف احمد عزت، اورنمو مؤسس سلالة اور الثالثة (2113–2096 ق.م) رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي للدراسات العليا، بغداد، 2003ص 26 ؛
Goddeeris, A., Economy and Society in Northern Babylon in the Early Old Babylonian Period (2000-1800 BC), Paris, 2002, p. 364.

(5) لابات، رينيه، المعتقدات الدينية ، ترجمة ألبير أبونا ووليد الجادر، بغداد، 1988 ، ص 198.

"اما الذي سقاك ماء من قربته فهو إلهك، الشخصي، الذي يكون قوتك الخاصة"

2. القفة

من وسائط النقل المائية الشهيرة في بلاد النهرين والتي استمرت تجوب نهري دجلة والفرات الى الخمسينيات من هذا القرن. عرفت القفة في العراق القديم بالاسم السومري (GI.GUR.ʏUB□.xx)[1] وفي الاكدية (quppu)[2] وعندما تكون معمولة من القصب فتعرف (quppum ɘa ɘ□ri) وعرفت باسم اخر في العصر البابلي الحديث (626–539 ق.م)[3] وهو (quppu ¡allatu) ومعناه (القارب السلة). او القفة السلة (eleppu ¡allatu) وتعني "السفينة السلة"[4]. واذا عملت القفة من البردي سميت "قارب البردي" (elep urbati)[5].

قدرة القفة او القارب السلة في السير في المياه باتجاه واحد وهو مع التيار فقط واذا أصبح الأمر اضطراري فلا يمكنها السير مسافات كبيرة عكس اتجاه التيار لذا اقتصرت فائدتها على النقل المحلي[6] ولأعمال العبور من ضفة الى أخرى وليس للتنقل لمسافات بعيدة[7]، والقفة من المظاهر الغريبة التي لفتت انتباه هيرودوتس ووصفها وصفاً حقيقياً من حيث شكلها الخارجي لكنه خلط بينها وبين (الكلك) المصنوع من الآجربه (جمع جربة) (القرب المنفوخة)[8] اذ قال ان القفة في بلاد النهرين مصنوعة من الجلود بالكامل[9] وشبه

(1) CAD. (Q) p. 307.
(2) CDA. p. 291.
(3) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge........,Op.Cit, p. 71; 74 .
(4) CDA. p. 102 ; Salonen, A. ,Die Wasserfaherzeuge…….,Op.Cit, p.74.
(5) Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit, p. 70.
(6) ساكز ، هاري، قوة آشور......، م . س ، ص 283.
(7) Macoueen, J.G., Babylon, London, 1964, p. 90.
(8) سوسه، احمد، تاريخ حضارة وادي الرافدين، ج1، بغداد، 1983 ، ص 493.
(9) بليافسكي، ف،أ، أسرار بابل، ط1، ترجمة توفيق فائق نصار، دمشق، 2006، ص 127.

القفة[1] أيضا بالسلة التي يحملها العمال على رؤوسهم والتي تكون مملوءة بالتراب والآجر[2].
والآجر[2].

اما طريقة سير القفة فيتناوب عليها ملاحان يستخدمان المجاديف التي تكون مشابهه لمجاديف الأكلاك ويكونان هذان الملاحان واقفان بطول قامتيهما ويتناوبان الجدف مرة الى اليمين ومرة الى اليسار للحيلولة دون استدارتها على نفسها[3] وعندما تكون القفة مشحونة بالأحمال الثقيلة جداً يكون سيرها في وسط النهر بطيئاً وتتكيف بطريقة السير هذه مع التيار خاصة اذا كان النهر هادئاً[4].

من الخطورة ان تسير هذه المراكب الدائرية ضد التيار[5] وخاصة عندما تكون مشحونة بالأحمال المتنوعة والثقيلة اذ لا ترتفع حافتها (حافة القارب السلة) عن سطح الماء الا بضع بوصات[6] وعندما يكون القارب السلة او (القفة السلة) بحجم اكبر فيلزمها أربعة ملاحين (مجذفين)[7].

تبنى القفة بشكل شبه دائري (انظر لوح رقم 3) قطره يتراوح بين 5–8 أقدام[8] وتتميز وتتميز بالعمق والأرضية المسطحة، اما مادة بنائها فتتكون من القصب وسعف النخيل او من البردي وسميت الأخيرة (سفينة البردي (elep urbati)[9]، وبعد اكتمال حياكتها تطلى

---

(1) (quppu) هي كلمة أكدية مضاهية للكلمة العربية (قفه) او باللهجة الدارجة (كفة) .
باقر، طه، من تراثنا اللغوي القديم ما يسمى بالدخيل، بغداد، 1980ص 124.

(2) Nemet-Nejat, K., Daily life……., Op.Cit, p. 278.

(3) بليافسكي، ف، أ، أسرار بابل ....م . س، ص 128 ؛ سوسه، احمد، تأريخ جضارة ....،ج1،م.س، ص 492.

(4) Singer, C., et.al., A History…..,Vol.1 ,Op.Cit, p. 736f .

(5) Ibid.

(6) كونتينو، جورج، الحياة اليومية في بلاد بابل وآشور، ترجمة: سليم طه التكريتي، بغداد، 1986، ص 85 .

(7) Nemet-Nejat, K., Daily life……., Op.Cit, p. 278 .

(8) خليل، سلمى جلال، الملاحة في نهر دجلة بين بغداد وكرمة علي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1989، ص 24.

(9) Salonen,A., Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 70.

بالقار من الداخل والخارج، وتستعمل كذلك الجلود في عملية بنائها[1] وبما ان القفة اختلفت في أحجامها كذلك تنوعت حمولتها وكانت اكبر حمولة لهذه الناقلات المائية تتراوح بين (12-16) طن وهي بهذه الحمولة يكون قطرها (16-18) قدم[2]، ونقتبس نص مسماري يتحدث عن بناء القوارب والقفف:

" 10 ta 15 GI□.MA□.ME ¡al.la.a.ta Ina bunnija epu϶"

مضمون النص: **" بنيت 10-15 قارب بينما انا أحضرت قوارب السلة (أي القفة)"** [3].

استخدمت القفة في العصور السومرية والبابلية والآشورية[4] ولم يكن ملاحو القفة يترددون في عبور الأنهار سريعة الجريان مثل نهر دجلة اذ كانوا يستخدموها بصفة اعتيادية في نقل السلع[5] فقد عرفت بملائمتها للنقل النهري في دجلة والفرات أي انها استخدمت في التجارة الداخلية لنقل مختلف المواد الغذائية والمنتجات المحلية الأخرى كالصوف والجلود وغيرها من مدينة لأخرى[6]. فضلا عن استخدامها في نقل الأشخاص، فقد استخدمت كذلك في عمليات الصيد النهري[7] واستعملت في الظروف الحربية لنقل الجنود ومعداتهم وآلات الحصار من جانب الى اخر عبر الأنهار والقنوات[8].

---

(1) الهاشمي، رضا جواد ، " الملاحة النهرية....، م . س، ص 45؛

Macoueen ,J.G., Babylon,……,Op.Cit, p. 90.

(2) سوسه، احمد، تاريخ حضارة.......، م . س ، ص 493.

(3) CAD. (Y) p. 44.

(4) سوسه، احمد، تاريخ حضارة........ ، م . س ، ص 492.

(5) كونتينو، جورج، الحياة اليومية..........، م . س، ص 85.

(6) ساكز، هاري، عظمة بابل، الموصل ، 1979 ، ص 315.

(7) محمد، عباس جبار، "حرفة صيد الأسماك " التراث الشعبي ،ع10 ، بغداد ، 1979 ، ص85.

(8) عبد الله، يوسف خلف، "صنوف الجيش الآشوري" الجيش والسلاح ، ج1 ، بغداد ،1988، ص 380.

كان أقدم ذكر للقفة في قصة سرجون الاكدي[1] (2334–2279 ق.م) اذ تحدث في هذه القصة كيف انه وضع في القفة (سلة القصب) وأقفلت عليه بالقار من قبل أمه التي ولدته بالقرب من النهر[2] ونقتبس جزء منها:

"i-na qup-pi ɘa ɘu-ri i-na i¿¿i babi-ia ip-¡i id-dan-ni a-na nari"

مضمون هذه الجزء:

"**في قفة من القصب ، أقفلت بابي بالقار ورمتني الى النهر**"[3].

وإشارة أخرى لهذه القصة:

"**على ضفاف الفرات حملت بي امي وولدتني سراً، ووضعتني في سلة من الأسل وسدت فتحاتها وتركتني للتيار فلم اغرق**"[4].

احد الرسائل الآشورية للملك الآشوري سنحاريب (704–681 ق.م) كانت عبارة عن رسالة جوابية من احد الحكام الآشوريين واسمه (طاب–شار–آشور) يجيب فيها الملك سنحاريب ويحدثه عن الأحجار المطلوبة لبناء القصر والعتبات الخاصة بأبراج الحراسة التي طلبها الملك سنحاريب ، فيقول له انها ستجلب اذا توفرت القوارب لحملها ويقصد هنا بالقوارب القفف والدليل على ذلك تؤكده المنحوتات في قصر هذا الملك فهي تصور القفف في حمل الحجارة ، ونقتبس جزء من هذه الرسالة[5]:

---

(1) قصة سرجون الاكدي تشبه الى حد كبير قصة ميلاد النبي موسى. علي، فاضل عبد الواحد، من ألواح سومر الى التوراة، بغداد، 1989، ص 299 وما بعدها؛ سليمان، عامر، العراق في التاريخ....... ، ج1، م . س ، ص 153.

(2) Salonen,A., Die Wasserfahrzeuge……, Op.Cit,p. 74.

(3) رشيد، فوزي، "وسائط النقل المائية.......، م . س، ص 105.

(4) البياتي، عادل جاسم، "الفرات وأثره في تراثنا الشعري والحضاري"، مجلة آفاق عربية، ع 5، بغداد، 1979، ص 62.

(5) Parpola,S., Letters from Assyria and the West, SAA. Vol-I, Helsinki, 1987, p. 52.

(بخصوص ما أرسله سيدي الملك القارب (القفة) الجديد الذي قدم من مركز المدينة ، هل هناك أي قارب (قفة)؟ لقد تم انزال ستة قوارب (قفف) آشورية الى النهر... والآن سوف أقوم بجلب اثنين من هذه القوارب (القفف) ذهاباً وإيابا ، (لنقل) أحجار الممرات والعتبات لأبراج الحراسة ، الى ان أتمكن من توفير القوارب (القفف) (المتبقية)، ... ولحين إحضار هذه القوارب (القفف) انا أتحمل مسؤولية الأحجار الكبيرة)).

وصفت النصوص المسمارية رحلة الإله (سين) اله القمر بالقارب وأحيان أخرى وصفت الرحلة بالقفة والسبب في ذلك ان القمر في سماء بلاد الرافدين عندما يبلغ مرحلة نصف بدر يصبح شكله في السماء وكأنه قفة سابحة في الفضاء، وابرز الأدلة على ذلك رحلة الإله سين الى مدينة نفر، مدينة أمه وأبيه اذ يحمل في القفة أصنافاً كثيرة من الأشجار والنباتات والحيوانات[1]، ووصفت الرحلة أيضا بأنها تكون بالقارب او القفة ليجوب بها الإله سين الفضاء ويبعث نوره في أرجاء السماء من اجل مساعدة الخلائق جميعاً[2].

3. الكلك

عرفت بلاد الرافدين بدجلة والفرات التوأمين الشهيرين وشبكة واسعة من القنوات الأساسية والثانوية الصالحة للملاحة بزوارق مختلفة السمات والأنواع، لذلك أدت هذه الثروة المائية نشاط مهم في التجارة وبهذه الوسائط مع اتجاه التيار وضده[3]. ونهر الفرات في أقسامه الشمالية الشرقية وشمال سوريا ودجلة بجزئه الأعلى يجريان بتيار أسرع من جريانهما في السهل الرسوبي لذلك لا تسمح للإبحار باتجاه معاكس للتيار، وعندما يكون اضطرار

---

(1) الهيتي، قصي منصور عبد الكريم، عبادة الإله سين في حضارة بلاد الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1995، ص 57.

(2) الدباغ، تقي ، " الفكر الديني القديم"، ط 1، بغداد، 1992، ص 21؛

الهيتي، قصي منصور عبد الكريم، عبادة الاله سين........، م. س.

(3) Astour, M.C., “Over Land Trade Routes in Ancient Western Asia”. In Sasson, J .M., Civilizations of the Ancient Near East,Vol-3 & 4, New York, 1995, p. 1403.

للإبحار فتكون العملية مكلفة لذلك هذه الحالة تكون فقط في بعض الجهات وبالتالي فالإبحار مع التيار هو الاقتصادي للسكان والشائع[1]. فكانت أفضل وانسب وساطة نقل مائية في هذه الحالات هي الكلك[2]، وكثر استخدامه منذ العصر البابلي القديم اذ عرف بالمصطلح (kalakku)[3].

إن أبسط تعريف للكلك هو الطوافة المهيأة من الجلود المنفوخة والمربوطة فوقها الأخشاب وذكر في النصوص المسمارية بـ(قارب الجلود) (elep du) [4]. وزاد استعمالها في العصر البابلي الحديث[5] اذ تميزت بالتفوق والقدرة على حمل الأثقال الكبيرة على الرغم من بدائيتها[6]، وهناك تسمية أخرى لقارب الجلود ظهرت في العصر الآشوري الحديث وهي (kibarru)[7].

استعمل الكلك (انظر لوح 2) على نطاق واسع لنقل البضائع والمسافرين ما بين سهل العراق الجنوبي وبلاد آشور[8]. وعرفت ثلاثة أنواع للأكلاك الصنف الأول يكون عمله من القصب والبردي[9] اذ تشد كتلة من القصب وربما معها البردي سوية عند نهاية كل واحدة منها وتكون منبسطة في الوسط وهذه الاكلاك لا يمكن للمرء العبور فيها من دون ان تبتل

(1) Astour, M. C., In Sasson ,J.M., Ibid

(2) Macoueen, J. G., Babylon, ….., Op.Cit,p. 90.

(3) وهي كلمة مستعارة من السومرية (ka-la) او (ki-la) انظر: CAD. (K) p. 64

(4) باقر، طه، من تراثنا اللغوي القديم ، بغداد ، 1988 ، ص 132.

(5) المتولي، نواله، مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة اور الثالثة في ضوء الوثائق المنشورة وغير المنشورة، بغداد، 2007،ص 243.

(6) ساكز ، هاري، قوة آشور ……، م . س ، ص 282.

(7) CDA, p. 155

(8) خليل، سلمى جلال، الملاحة في نهر دجلة بين بغداد وكرمة علي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1989، ص 24.

(9) احمد، سهيله مجيد، الحرف والصناعات اليدوية في بلاد بابل وآشور، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2000، ص 143.

أقدامه، لكنها في الأحوال كلها لا تغرق[1]. عرف كلك القصب بمسميات عدة سومرية منها (GI.A.TA) او (GI.A.□U□.A) اما الاكدية (ama / amu)[2]. وتسمية اخرى كما في المثل العراقي القديم الآتي[3]:

"giɘ ma□ gisal ....gi-a-dag-gim lu□ en□-bi i□-tar-re"

الترجمة: "اذا مجاذيف القارب (انزلقت الى الماء) يجب على المرء ان يمسكه مثل الطوف"

اما النوع الثاني فكان "كلك الخشب" أي انه معمول من ألواح خشبية فقط، واشتهر استخدامه في وسط وجنوب بلاد الرافدين وقد عرف في الاكدية (□allimθn¡)[4]. والنوع الثالث من الأكلاك فكانت الأكلاك الجلدية، اذ يعمل من جلود الحيوانات وخاصة الأغنام والماعز المذبوحة طبعا والمنفوخة، اذ تربط هذه الجلود مع بعضها بعض ثم يوضع فوقها سطح من الخشب متكون من ألواح خشبية طويلة توضع الواحدة بجانب الأخرى، وتشد نهاياتها شدا قويا بوساطة الحبال او لحاء الأشجار[5]، وتربط فوقها ايضا أعمدة خشبية أخرى أخرى بصورة أفقية . اما بالنسبة للقرب فتشد من كل أطرافها شدا محكما ما عدا الرقبة اذ تترك لغرض النفخ بوساطة قصبة طويلة مخصصة لنفخ القرب[6]، لذلك يكون ربط رقبة القربة بطريقة ما ليسهل إعادة نفخها. وسمي كلك القرب في السومرية

---

(1) كونتينو، جورج، الحياة اليومية.......، م . س، ص 86.

(2) Salonen, A.,Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit.

(3) Alster,B., Proverbs of Ancient Sumer, Vol-I, Bethesda, 1997, p. 21 ;
Tinney, S., Index to the Secondary Literature, Philadelphia, 1993, p. 70.

(4) Salonen,A. ,Die Wasserfahrzeug……., Op.Cit, p. 68f.

(5) ساكز، هاري، قوة آشور......، م . س ،ص 315 ؛ الشهاب، شعبان رجب، "الأكلاك مهنة فلوكلورية نهرية"، التراث الشعبي، ع 6–9، بغداد، 1975، ص 100.

(6) حبيب، عبد العزيز، "وسائط النقل النهرية القديمة"، التراث الشعبي، العدد 10–12، بغداد، 1977، ص 76.

(giɘ MA□.DIRIG.GA) يقابلها في الاكدية (maɘku labiɘu)[1]. سمي ايضاً بالسومرية بصيغة (GI□.MA□.DUɯ.□I.A) ويقابلها في الاكدية المصطلح (eleppu ɘa duɘe) او (elep duɘe) [2]، ويكثر استخدامه في المناطق الشمالية من بلاد الرافدين[3].

يعمل الكلك بصورة عامة وبمختلف أنواعه على شكل مربع او مستطيل وينوع في أحجامه حسب الحمولة المراد نقلها بواسطته، فبالنسبة للأكلاك الجلدية الكبيرة تحتوي على قرب تتراوح بين (200–500) قربة[4]، وممكن لهذا النوع من الأكلاك حمل بضاعة يصل وزنها ما بين (35–50) طن ويقطع المسافة بين الشمال والجنوب في مدة تتراوح بين (3–4) ايام، اذا كان منسوب المياه مرتفعا او في أحيان أخرى وظروف أخرى يقطع المسافة بين (8–11) يوما[5]، وهناك أحجام أخرى من الأكلاك الجلدية (elep duɘe) اذ تكون عدد قربها ما بين (50–200) قربة[6].ومن كتابات الأمير السومري كوديا على تمثاله المرقم **(B)** ذكر في العمود الخامس انه جلب الأخشاب لعمل الأكلاك، نقتبس منه ترجمة السطور (28–36) [7]:

"**من أمانوس سلسلة جبال الأرز قطع أشجار الأرز بطول ستين، وخمسين ذراعا وخشب البقس، بطول خمسة وعشرين ذراعا وجمعها ووصل بينها، ليشكل أكلاك وهكذا جعلها تأتي نزولا من جبالها**"

---

(1) Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 68.
(2) Salonen, A. ,Op.Cit, p. 68.

(3) الشهاب، شعبان رجب، " الاكلاك مهنة………، م . س ،ص 97.

(4) م . ن، ص 100 وما بعدها.

(5) التكريتي، سليم طه، "الكلك كيف يصنع ويستخدم للنقل"، التراث الشعبي، ع 11–12، بغداد، 1971 ، ، ص 86 .

(6) الشهاب، شعبان رجب، "الأكلاك……..، م . س، ص 102.

(7) حمدان، حنان شاكر، جوديا أمير سلالة لكش الثانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2003، ص 102.

ومن نفس العمود نقتبس السطور الآتية: (53–58) [1]:

"من مدينة اورسو وسلسلة جبال ايبلا احضر أخشاب (Juniper) وأخشاب التنوب الكبيرة وكذلك أشجار السهل وأشجار الجبل ربطها سوية ليشكل الأكلاك"

استخدامات الكلك

من مميزات استخدام الأكلاك كواسطة نقل مائية هي انها لا تتنافس في حمولاتها مع الوسائط المائية الأخرى نظرا لقدرتها واستيعابها[2]، وتكاد تكون الواسطة الوحيدة بين الشمال والجنوب في خدمتها للتجار[3] بحمل بضاعتهم الكثيرة او الثقيلة أحيانا[4]. فضلا عن توفر المواد الأولية التي تعمل منها الأكلاك على ضفاف الأنهار وفي المدن الواقعة عليها وسهولة سيرها باتجاه تيار الماء[5]، وكثرة استخداماتها في الأنهار وإمكانية عومها في المياه الضحلة[6]. وتستخدم الأكلاك في نقل البضائع في اغلب الأحيان لرخص تكاليفها قياسا بأجور النقل بالوسائط المائية الأخرى[7]، ومن مميزاتها كذلك إمكانيتها في استمرار العوم على الرغم من خسارة بعض الجلود أحيانا[8]. على الرغم من مميزات الأكلاك في النقل لكنها لكنها محددة للسير في الأنهار والقنوات فقط ولا تصلح للعمل مثل القوارب والسفن في مياه

---

(1)حمدان، حنان شاكر، جوديا....، م . س، ص 102

(2) الشهاب، شعبان رجب، " الأكلاك مهنة.......،م . س، ص 98 و101.

(3) اذا أراد التجار مرافقة بضاعتهم فانهم يبنون فوق الكلك غرفة صغيرة لتقيهم من المطر في الشتاء وحرارة الشمس في الصيف، وتستغرق الرحلة الى بغداد من الشمال في أيام الربيع عندما يكون تيار الماء قويا (3–4) أيام، اما في الأوقات العادية فإنها تستغرق حوالي (14) يوما.

نيبور، كارستن، رحلة نيبور الى العراق، ترجمة محمود حسين الأمين، بغداد، 1965، ص 102.

(4) نيبور، كارستن، رحلة نيبور....، م . س .

(5) الحمداني، ياسر هاشم حسين علي ، وسائط النقل في العراق القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل ،كلية الآداب، 2002 ، ص 101.

(6)Nemet-Nejat, K., Daily life…….,Op.Cit, p. 279.

(7) نيبور، كارستن، رحلة نيبور....، م . س ، ص 103.

(8) Nemet-Nejat, K., Daily life…….,Op.Cit, p. 279.

البحار مثل الخليج العربي[1]. ومن استخداماتها المميزة هو لعمل الجسور المائية العائمة وقد ورد ذكرها في النصوص المسمارية بصيغة (raks􀀀ti)[2].

وفيما يخص طريقة سير الكلك، فقد كانت أقدم طريقة لتسييره هي باستخدام اليدين (كمجذافين) وهذه بطبيعة الحال يكون استخدامها فقط عند الاقتراب او الابتعاد من الشاطئ او عند المخاطر التي تعترض الملاح[3]، بعد ذلك أصبح هناك أشخاص يديرون سير الكلك، الكلك، فالكلك الصغير ممكن توجيه سيره بوساطة ملاحان يكونان واقفان حاملان عمودا او عصا احد الملاحان يسحب للأمام والثاني للخلف[4]، وهذا العمود او العصا يكون طويلاً ذو نهاية نصف دائرية كانها مجذاف تساعد في تعجيل سير الكلك وفي الوقت نفسه تساعد على إبعاده عن الشاطئ وتوجيه سيره لان اقترابه من الشاطئ او من المناطق الضحلة قد يسبب ثقب او تمزيق القرب وهذا بالتأكيد سيعرضه للغرق خاصة اذا كان محملا بشحنة او بضاعة[5]. وهكذا يصل الكلك الى بعض المناطق في جنوب بلاد النهرين بامان[6]، على الرغم من انه في كل الأحوال يكون تحت رحمة تيار الماء[7]. اما ربان (ملاح) الكلك فيكون واجبه توجيه سير الكلك مع التيار الرئيس ويتجنب أي تيار قد يواجهه، وبصورة عامة فان سير الكلك يكون دائما مع تيار الماء وليس عكسه[8].

---

(1) حمود، حسين ظاهر، التجارة في العصر البابلي القديم، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، ص 72.

(2) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 70.

(3) الشهاب، شعبان رجب، "الاكلاك مهنة.....،م . س، ص 97.

(4) هيرودوتس، تاريخ هيرودوتس الشهير، ترجمة حبيب أفندي ،مج1، بيروت، 1887 ، ص 99.

(5) نيبور، كارستن ، رحلة نيبور.....، م . س، ص 103 ؛ الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة ......، م.س، ص 45.

(6) كونتينو، جورج، الحياة اليومية........، م . س ، ص 86.

(7) Macoueen, J.G., Babylon,……., Op.Cit, p. 90.

(8) ساكز، هاري، قوة اشور........،م . س، ص 282 وما بعدها.

يكون سير الكلك في النهر مقارب للساحل وعند وصوله النقاط المقصودة يتم تفريغ الشحنة او الحمولة ثم تفسخ أخشابه وتباع(1)، خاصة ان الأخشاب تكون مطلوبة في وسط وجنوب العراق، على العكس من شماله اذ تكون متوفرة(2)، اما الأجربة (القربة المنفوخة) يجري تفريغ الهواء منها وتعاد ثانية الى شمال بلاد الرافدين لاستعمالها من جديد في بناء أكلاك أخرى(3)، لمواصلة رحلة أخرى، وتكون إعادتها بالطرق البرية فهي تحمل على الحمير(4)، وهنا يتحول الملاح الى قائد قافلة(5)، وهذه الحيوانات ممكن ان تأتي محملة على على الأكلاك من شمال بلاد الرافدين(6)، وأحيانا تسحب الاكلاك عكس التيار بمحاذاة ضفاف الأنهار بواسطة الحيوانات (الحمير) لاسترجاعها الى الشمال وبدء رحلة ثانية جديدة(7).

من النصوص المسمارية من العصر الآشوري الحديث نقتبس من احد تلك النصوص الذي ذكر عدم ملائمة النهر (لظروف الطقس) للإبحار بالاكلاك:

“nθru dana la ana kuɘ maɘker karθre illaka
la ana kuɘ ka-la-ke”

الترجمة: " خطورة النهر تجعل الملاحة غير ملائمة لا للقرب المنفوخة ولا للأكلاك"(8).

استخدم الكلك للأغراض التجارية والحربية(9)، فقد استخدم لنقل الأشخاص والحيوانات والحيوانات والمنتجات الزراعية ما بين المدن العراقية القديمة والمراكز التجارية التي تقع على

---

(1) كونتينو، جورج، الحياة اليومية.......،م . س ؛
Macoueen, J.G. , Babylon,…….,Op.Cit.
(2) Macoueen, J.G., Babylon,….., ibid.
(3) سوسه، احمد، تاريخ حضارة........، م . س، ص 494.
(4) Macoueen, J.G., Babylon,….., Op.Cit.
(5) كونتينو، جورج، الحياة اليومية.........، م . س.
(6) Singer, C.;et.al., A History……., Op.Cit,p. 736.
(7) Macoueen, J.G., Babylon,……, Op.Cit.
(8) CAD. (K) p. 64.
(9) عبد الله، يوسف خلف، "صنوف الجيش الآشوري"، الجيش والسلاح، الجزء الأول، بغداد، 1988، ص 380.

ضفاف الأنهار[1]. وبما ان الكلك يختلف في مساحته حسب حمولته فقد كانت هناك أكلاك تنقل حمارا واحدا وأخرى تنقل مجموعة من الحمير[2]، ونقلت كذلك في الأكلاك الكبيرة الحجم الحجم التماثيل الضخمة[3]، اذ جاء في كتابات الملك الآشوري سنحاريب (704-681 ق.م) ق.م) نقل ثيران واسود مجنحة ضخمة معمولة من حجر المرمر والرخام المعرق، ويزيد وزن بعضها على (30) طن اذ جلبها من أماكن بعيدة عبر النهر على عوامات كبيرة (أكلاك) خلال فترة الفيضانات حتى انها سببت للعمال عناء ومشقة كبيرتين في نقلها (كما جاء في مدوناته)[4].

اما فيما يخص استخدام الكلك في الأغراض العسكرية والحربية فقد ذكرت النصوص المسمارية مرات عدة استخدامها في عمليات نقل الجنود. اذ نقرأ في حوليات الملوك الآشوريين ما يفيد بهذا الخصوص[5]، ولدينا نص اخر يعود للملك الاكدي سرجون (2334-(2334-2279 ق.م) يذكر فيه استخدامه للأكلاك (الطوافات) [6]:

"ونقل غنائمهم (غنائم البلدان في البحار الشرقية والغربية) على طوافات"

---

(1) السوداني، هشام سوداني هاشم، المواصلات التجارية في العراق 1831-1914، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية التربية ، 1997، ص 56.

(2) هيرودوتس، تاريخ ......، م . س، ص 99.

(3) فالقارئ له ان يخرج بمعلومات مذهلة ومحزنة بالوقت نفسه حينما يرى مجموع الآثار الآشورية والتي تعد امتدادا لآثار سومر وبابل المحتوية على الحكايات والأساطير والملاحم، تستخرج من باطن الأرض وتنقل بواسطة العربات والاكلاك عن طريق النهر وتستقر في متاحف العالم مثل المتحف البريطاني ومتحف اللوفر. روبستن، أي، "قصة الآثار الآشورية، التراث الشعبي، ع 2-3، 1974، ص 183.

(4) الزيباري، أكرم، "نص مسماري غير منشور للملك سنحاريب"، التراث الشعبي، ع 63-64، 1988، ص 147.

(5) Olmstead, A.T., History……, Op.Cit,p. 125.

(6) البدر، سليمان سعدون، منطقة الخليج العربي خلال الألفين الثاني والأول قبل الميلاد، ط1، الكويت، الكويت، 1978، ص 58.

وذكر الكلك في قصة الطوفان البابلية (اتراخاسيس) ففي الرقيم الثالث منها ومن العمود الرابع نقتبس الأسطر (9–10) [1]:

"**لقد تحشدوا عند ضفة(النهر) وكأنهم أكلاك، فرأيتهم وبكيت عليهم**

اتصف الملك اشورناصربال الثاني (883–859 ق.م) بمعرفة نفسية العدو وقدرته الثاقبة وقسوته في معاقبة المدن الثائرة ضده، اذ علم بهذا عن طريق (العيون) التي كانت تجلب له أخبار هذه المدن اذ ذكر في إحدى كتاباته[2]:

"**وعبرت دجلة وشارفت على مدينة سورو ، التي تعود الى بيت خالوبي وعملت أكلاك، من خشب.... في عبور الفرات**"

اما الملك الآشوري شلمنصر الثالث (859–824 ق.م) فقد ورد ذكر الأكلاك في حولياته من خلال حملاته العسكرية الواسعة على الجهات الشرقية الواقعة من جهة جبال زاكروس اذ أصبحت هذه المنطقة معقلا للقبائل الجبلية وأخذت تشكل تهديدا وخطرا على الآشوريين[3]، مما دعا الملك الآشوري شلمنصر الثالث الى شن هجوم عنيف ضدها واستطاع ان يهزم تلك القبائل التي هربت نحو الأقاليم الداخلية الشرقية وعبرت النهر أمام الهجوم العنيف للملك شلمنصر، نقتبس جزءا من حولياته[4]:

"**هم ارتعبوا امام اندفاع أسلحتي الفتاكة، وهجومي العنيف وتحشدوا على اكلاك القصب في البحر. انا ذهبت خلفهم في طوافات (مصنوعة من)، جلود الماعز وقاتلتهم بمعركة عنيفة، في وسط البحر. انا هزمتهم وصبغت البحر (بلون)، احمر مثل الصوف الأحمر بدمائهم**".

---

(1) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان في المصادر المسمارية ، بغداد ، 1975 ، ص 156.

(2) الزيدي، كاظم عبد الله،عطية، بلاد سوخو......، م . س ، ص 72.

(3) حازم ، حسين يوسف، الملك الآشوري شلمنصر الثالث (859–824 ق.م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2001، ص 60 وما بعدها.

(4) Grayson, A.K., Assyriana Rulers….. ,2 , RIMA ,vol.3, Op.Cit, p. 22.

اما الملك الآشوري تجلاتبليزر الثالث (745–727 ق.م) فعندما شن هجوما من خلال حملات واسعة النطاق نحو الجنوب على بعض القبائل الكلدية والآرامية المتمردة لا سيما في الجهة الشرقية من نهر دجلة اذ ذكر انه عبر مع جيشه نهر دجلة على الطوافات[1].

4. القارب

من وسائط النقل المائية في العراق القديم وجد القارب منذ عصور ما قبل التاريخ، وربما تطور شكل القارب من أول واسطة نقل استخدمها الإنسان وهي جذوع الأشجار المحفورة ثم تطور وأصبح بالشكل والنموذج الذي وصلنا.

عرف ابن منظور القارب (انظر لوح 4) بأنه "سفينة صغيرة"[2]، وان أقدم تسمية وصورة او علامة له كانت في المرحلة الأولى لاختراع الكتابة في مدينة الوركاء[3]، وهي المرحلة الصورية في النصف الثاني من عصر الوركاء (3500 او 3400 ق.م)[4]، وكانت العلامة الصورية توضح شكل القارب، فقد بدت معالم حزم القصب التي صنع منها القارب، (انظر مخطط رقم 1) وعندما أصبحت الكتابة مقطعية عرفت بالمقطع (MA□) وأطلقت على القارب في اللغة السومرية، وكانت التسمية تطلق بشكل عام على القارب والسفينة بغض

---

(1) الحديدي، احمد زيدان خلف، الملك الآشوري تجلاتبليزر الثالث (745–727 ق.م) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل ، كلية الآداب، 2001، ص 51 وما بعدها.

(2) ابن منظور، لسان العرب المحيط، مج 3، بيروت، ص 47.

(3) الوركاء : (اوروك)، مدينة سومرية تقع على مجرى نهر الفرات القديم، وهي مركز عبادة الإله انو، وتبعد بحدود 15 كم عن مركز ناحية الخضر في محافظة المثنى. بصمه جي، فرج، الوركاء، بغداد، 1960، ص 5 وما بعدها.

(4) إسماعيل، بهيجة خليل، "الكتابة"، موسوعة حضارة العراق، ج 1، بغداد، 1985، ص 221 ؛ بوتس، دانيال تي، حضارة وادي الرافدين، الأسس المادية، ترجمة كاظم سعد الدين، بغداد، 2006، 342

النظر عن الحجم، تسبقها علامة الخشب او الأشجار (GI) للدلالة على انه مصنوع من الخشب [1].

تسمية (GI.MA) في السومرية التي يرادفها في اللغة الاكدية (eleppu / elippu) وقد ظهرت التسمية الاكدية (elippu) في نصوص العصر البابلي القديم[2]، وابسط صناعة للقارب هي بربط حزم القصب او البردي الى جانب بعضها بعض بوساطة الحبال النباتية وجعلها منبسطة نوعا ما لتكون مناسبة للجلوس او لوضع الحمولة[3] وبنيت ايضا من الأخشاب، واختلفت أحجام القوارب فيما بعد فكان منها الصغيرة والمتوسطة والكبيرة التي أصبحت تعرف بالسفن، وقد طليت القوارب بمادة القار بعد الانتهاء من صناعتها سواء بالقصب ام بالخشب وذلك لمنع تسرب الماء او الرطوبة اليها، وللمحافظة على ديمومتها في الوقت نفسه[4].

يختلف بناء القارب عن السفينة اذ انه لا يحتوي على انحناءات جانبية مثل السفينة، مع ان مؤخرته ومقدمته مقوستان ومعقوفتان الى الاعلى كما هي السفينة، ويبلغ طول الأحجام الكبيرة من القوارب حوالي (40 قدما)، ويسير القارب بمساعدة عدة من الأشخاص[5]، ولا يحتاج الى العدد كله من العاملين على السفينة.

القوارب بشكل عام من وسائط النقل المائية النهرية المهمة استخدمها العراقيون القدماء في التنقلات الداخلية وأحيانا الخارجية اذا كانت المسافات قريبة، الا أن الاستخدام الرئيس كان للتنقلات والتجارة الداخلية بين المدن العراقية القديمة وخاصة بين القنوات المائية المتفرعة من الأنهار، وذلك لان سعتها التحميلية لا تصلح لنقل حمولات كبيرة مثل السفن[6]،

---

(1) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة.......، م . س، ص 49؛ MDA. p. 93, No. 122 .

(2) CAD. (E) p. 90.

(3) Thesinger, W., The March Arabs, Longmans, 1964, p. 126.

(4) سوسه، احمد، تاريخ حضارة وادي.......، ج1، م . س، ص 490 وما بعدها.

(5) الجويراوي، جبار "صناعة الزوارق في ميسان"، التراث الشعبي، ع 8–9 بغداد، 1978، ص 77.

السفن[1]، واستخدم المردي في تسيير القوارب واستخدمت كذلك المجاذيف والأشرعة، وفي حالات اخرى كانت القوارب تسحب بالحبال وخاصة في مياه القنوات الضحلة والراكدة [2].

ورد ذكر الزورق في عدد من النصوص، فمن نص الاسطوانة (B) للأمير جوديا وعند حديثه عن بناء المعبد (معبد الخمسين للإله ننجرسو) واصفاً المعبد كأنه يزهو بروعته وشبهه كأنه زورق، فمن نص العمود السادس عشر الأسطر (1−6):

"هل جاء جوديا أمام الإله ننجرسو، رفع المعبد رأسه فخورا بنفسه لا يوجد معبد يناظره في الروعة، (المعبد) كأنه زورق"[3]

من النصوص المسمارية الاقتصادية من زمن سلالة اور الثالثة نقرأ الكثير عن عمليات تحميل وتفريغ القوارب (والسفن كذلك) او أعمال سحبها، ففي احد تلك النصوص يذكر ضرورة وجود عشرة عمال ولمدة ثلاثة ايام لغرض تحميل القارب المتوقف في ميناء مدينة اوما (جوخة) وبعد تحميل القارب يحتاج العمال (وهم من صنف كوروش (guruɘ)[4] الى يومين آخرين لإتمام عبور القارب وإيصاله الى مدينة اور. ذكر عبور النهر بالصيغة (MA□.BAL.AG.A) في السومرية، وبعد ان يصل القارب الى مدينة اور وتفرغ الحمولة فان اولئك العمال في حاجة الى مدة خمسة أيام لسحب القارب (MA□.GID□.DA) وإعادته الى مدينة اوما باتجاه عكس تيار الماء[5] من الملاحظ ان عدد الأيام التي يستغرقها يستغرقها سحب القارب باتجاه عكس التيار هي أكثر بكثير من عددها في المسيرة الاعتيادية وذلك لان العمال يكونون بحاجة الى بذل جهد اكبر في هذه العملية.

من نصوص اور الثالثة أيضا نقرأ في نص عن ضرورة توافر العمال لغرض تحميل القوارب وتفريغها فكان تحميل القارب المتوقف في مدينة نفر لغرض عبور النهر، وجاء ذكر

---

(6) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة........، م . س، ص 36 وما بعدها.

(1) كونتينو، جورج، الحياة اليومية...... ،م . س، ص 82 وما بعدها.

([3]) حمدان، حنان شاكر, جوديا......، م . س ، ص 145.

(3) هم صنف من أصناف العمال في العراق القديم الذين كانوا يرتبطون بالأعمال الزراعية التي تتعلق بالأرض. وغيرها من الأعمال، المتولي، نواله أحمد، مدخل في ....، م . س، ص 193.

(4) Eames Collection, G 26.

تحميل القارب بالمصطلح السومري (MA.SI.GA) اما مصطلح التفريغ فذكر بصيغة (MA.BA. AL.LA)[1]، ومن نص ثالث من العصر نفسه نقرأ عن "عاملات اماء" احتاجوا الى مدة عشرين يوما لغرض تحميل القوارب بالشعير من مدينة نفر وتفريغها في مدينة اور[2]، وتذكر النصوص الاقتصادية من مدينة اوما(جوخة) أعمالا كثيرة في هذا الخصوص والمتعلقة بأعمال تحميل وتفريغ القوارب والحمولات وإيصال تلك القوارب الى الموانئ او إعادتها اليها او أعمال التحميل والتفريغ في المخازن. ونقتبس جزء من العمود الأول من احد تلك النصوص الذي يتألف من أعمدة عدة : " **-1-ɘe** 11 **il guruɘ u**

"gi il-ga ma-la-a keɘ-ra

الترجمة: " احد عشرة عاملا(من صنف كوروش) وليوم واحد يحملون القصب متجهين الى القارب"[3].

ومن العمود الثالث من النص ذاته (الأسطر 1−4) نقتبس الآتي[4]:

"10 guruɘ u-10 la-1-ɘe Ka-1-da u-numun-sig-a u-1-ɘe

ma-la-a keɘ-ra umma umma-ɘe ma diri-ga ue-ara-ɘe ma ba-al-la"

الترجمة: "عشرة عمال ولتسعة أيام يقطعون الاسل (الحشائش)، عند (ka'ida)

وليوم واحد يتجهون الى القارب (ثم) يعوم (يتوجه) القارب لمدينة اوما

ويفرغ (أي تفرغ الحمولة) في المعمل".

جاء في احد النصوص الاقتصادية عن عملية بيع القوارب اذ ذكر: بيع قاربين بقيمة 1/3 منا وشيقلين من الفضة لكل واحد من القاربين و 2/3 منا وأربعة شيقلات اذا بيعت سوية وان كمية الفضة استلمت من قبل البائع"[5]، وعن تأجير القوارب جاء:

---

(1) Eames Collection, Op.Cit.

(2) UET. Vol- III, p. 256, No, 1425.

(3) Foxvog,D"A Summery of non-Sealed Assignments from Umma", ASJ, Vol-8, 1986, p. 59 ff .

(4) Ibid., p. 60ff.

(5) UET. Vol-V, p. 9, No. 193.

"تأجير حقل مساحته 1/2 ايكو مع ستة قوارب من قبل شخص وقيمة التأجير بلغت أربعة شيقلات من الفضة دفعت للمعبد"(1). اماالكتابات الملكية من زمن سلالة اور الثالثة فقد ذكر الزورق في وثيقة وفاة اورنمو(2) (مؤسس السلالة)، نقتبس الأسطر (213–215) (3):

"وحيدي القوي مثل نباتات (و) أعشاب.... سهب ؟ مثل زورق نهري...

جنح في رصيفه المغمور بالغرين......نواحه......."

ومن العصر البابلي القديم تزودنا النصوص المسمارية بمعلومات عن تأجير القوارب مع اتجاه تيار الماء او عكسه، فمن احد النصوص البابلية نقرا: (4)

“elippam эa PN MA.LAʏ igurma ana GN uэqelpi”

الترجمة: " استأجر الملاح القارب العائد لفلان (PN) وأخذه مع التيار الى (GN)"

ذكرت القوانين العراقية القديمة القارب في عدد من موادها، فالمادة السادسة من قانون أشنونا اختصت بعقوبة الاستيلاء على القارب جاء فيها:

"اذا استولى رجل بالحيلة على قارب لا يعود له عليه ان يدفع 10 شيقلات فضة" (5)

اما في القوانين الأشورية الوسيطة فقد وردت عملية اصطدام القوارب، في المادة

---

(1) UET. Vol-V, p. 9, No. 206.

(2) وفاة اورنمو: هذه القطعة وصلتنا على لسان احد الشعراء السومريين القدامى، ويبدو ان الشاعر قد تأثر كثيرا لوفاة سيده الملك اورنمو الذي توفي قبل أوانه (لصغر سنه) ولم ينجز اغلب أعماله التي بدءها في مدينة اور، هذه القطعة وردتنا في نص على رقيم من الطين ضمن تنقيبات جامعة بنسلفانيا في مدينة نفر (1889–1900 م) والرقيم محفوظ حاليا في متحف الجامعة. ويشير الباحث كريمر ان أول من قام بنشر ترجمة النص هو الباحث لانكدون عام 1917.
Langdon, S., Sumerians Liturgical Texts, 1917, PBS, Vol-X, p. 126 , no.6.
و بعد مرور 40 عام أي في عام 1957 قام الباحث كاستيلينو بإعادة ترجمة النص.

(3) الشهواني، أزهار عبد اللطيف احمد عزت، اورنمو مؤسس.........م . س، ص 34.

(4) CAD . (M) part-1, p. 150.

(5) سليمان، عامر، القانون في العراق القديم ، الموصل ،1977 ، ص 210؛ سليمان، عامر، نماذج من الكتابات المسمارية ، ج1 ، النصوص القانونية ، المجمع العلمي ،2002 ، ص 76.

(12) اللوح الثامن جاء فيه[1]:

"**اذا عام قارب اما من أعلى (التيار) او عبر من الضفة الأخرى، وأما اصطدم او اغرق قارب محملا بالكامل او اصطدم (واغرق) قارباً فارغاً راسياً عند الشاطئ مهما كانت التجهيزات المفقودة (.....) القارب المصطدم (.....) (....)**

اما المادة السابعة من القوانين البابلية الحديثة فتذكر:

"**إذا أخذت امرأة أخشاب من قارب فعليها ان تدفع ثلاثة أضعاف الضرر الذي تسبب من جراء فقدان الخشب من القارب**"[2]. ومن نصوص الفأل جاء ذكر القارب اذ ورد[3]:

"**اذا راى شخص في حلمه انه يصنع قاربا ، فان العفريت سيتجه إليه**".

5. السفينة

السفينة[4] في اللغة السومرية فكان اسمها (GI□.MA□) وهي ذات التسمية للقارب، وفي الاكدية عرفت ((eleppu(m) / elippu(m))[1]، الا انه في الفترات المتأخرة من تاريخ تاريخ العراق القديم وتحديدا في العصر البابلي الحديث استخدمت التسمية (sapinatu)[2].

---

(1) سليمان، عامر، القانون في العراق........، م . س ، ص 293؛
سليمان، عامر، نماذج من الكتابات.......، م . س، ص 285.

(2) سليمان، عامر، القانون في العراق.........، م . س، ص 299؛ سليمان، عامر، نماذج من الكتابات........، م . س، ص 293 .

(3) الجواري، هيثم احمد حسين عبو، نصوص الفأل البابلية في ضوء المصادر المسمارية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2005، ص 127.

(4) عرفت السفينة في اللغة العربية بمعنى "فعيلة أي فاعلة" لأنها تسفن الماء أي تقشره والسفان صاحبها، انظر:الفيومي، احمد بن محمد بن علي المقري، المصباح المنير، ج1، 2، بيروت، 1978، ص 330 . والسفين جمع سفينة. انظر: الرازي، محمد بن ابي بكر، مختار الصحاح، بيروت، 1983، ص 302. اما في القرآن الكريم فقد ورد ذكر الفلك في تسعة سور هي: البقرة، الآية 164، الأعراف، الآية 64، يونس، الآية 22و 73، هود، الآيتان 37-38، المؤمنون، الآيتان 22و 28، الشعراء، الآية 119، يس، الآية 41، الصافات، الآية 140، غافر، الآية 80.

تميزت السفينة عن القارب بوظيفتها فهي أوسع واكبر حجما واستطاعتها ان تجوب البحار وليس الأنهار الصغيرة والقنوات، اذ اعتمدت عليها التجارة الخارجية بشكل واسع ومنذ عصور مبكرة، اذ ان السفينة الشراعية كانت من ضمن السفن البحرية التي تنقل البضائع والحمولات بين موانئ المدن العراقية والمدن المجاورة، اما مسألة إيصال تلك البضائع الى داخل المدن فقد كان أمرأ ليس باليسير(3).

كان دور السفينة كبيرا في التنقلات والملاحة الخارجية وخاصة حركة التجارة و الحملات العسكرية، وبهذا الدور نقلت السفن معها ابرز خصائص حضارة بلاد الرافدين العريقة ومقوماتها الى البلدان المجاورة(4).

اختلفت السفن من حيث طريقة الإبحار فهناك سفن تبحر مع التيار وأخرى تبحر عكسه، وهي في هذه الحالة تشبه القارب في الأنهار والقنوات، لكن القارب يختلف عنها في هذه الناحية اذ ان هناك طريقة ثالثة لسيره وهي عملية سحبه. وعرفت السفن التي تسير مع التيار بالمصطلح السومرية ([gi]وMA□.DIRIG.GA.BA.TIL)، وفي الاكدية عرفت elep muqqelpeti) وهي على أكثر تقدير سفن شراعية(5). اما تلك التي تبحر عكس تيار الماء فقد سميت في السومرية بالمصطلح ([gi]و MA□.GAB.RI.A.NI) او بالمصطلح

---

(5) AbZ. p. 91 ; CAD. (E) p.90ff .

(1) CAD. (S) p. 164.

وهي الصيغة القريبة من اللفظة العربية بإبدال حرف الفاء مع الباء البابلية. باقر، طه، من تراثنا اللغوي القديم، بغداد، 1980، ص99

(3) رشيد، فوزي, "وسائط النقل........، م. س، ص 101.

(4) الاكتشافات المثيرة للمستوطنات العبيدية على الساحل الغربي للخليج العربي، وما توصلت إليه الدراسات المكثفة التي شهدتها فخاريات هذه المستوطنات تعد دليلا قويا على عمق الصلات او قدمها بين مناطق ومحطات الخليج العربي وبين بلاد الرافدين، مثلما تؤشر المديات الحضارية التي بلغتها حضارة بلاد الرافدين. الهاشمي، رضا جواد, "دور نهر الفرات في الامتدادات الحضارية لبلاد وادي الرافدين"، مجلة بين النهرين، العدد 44، 1983، ص 295؛

الهاشمي، رضا جواد, اثار الخليج العربي والجزيرة العربية، بغداد، 1984، ص 101 وما بعدها.

(5) Salonen, A.,Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 19.

(MA.GAB.RU.GU ^{gis}) ويقابلها في الاكدية (eleppum ɘa ma¡erti) او (elep ma¡erti)[1].

اهتمت القوانين والشرائع العراقية القديمة بوسائط النقل المائية وبالأخص السفن والقوارب، سواء من ناحية الأعمال المتعلقة بصناعتها ام الأعمال التجارية التي تتم بوساطتها او أعمال ترميمها وإصلاحها او تأجيرها او الأضرار التي قد تحدث لها وتعويضاتها وما الى ذلك، ففي قانون الملك السومري اورنمو، (مؤسس سلالة اور الثالثة) وفي مقدمة القانون يرد ذكر القارب العائد (ملكيته) الى مكان (إحدى محطات الخليج العربي التجارية) اذ ورد:

"**بقوة ننا، سيدي، أعدت قارب مكان العائد**

(للاله) ننا الى المرفأ (؟) وجعلته مضيئا في مدينة اور"[2].

تختص المادة الرابعة من قانون الملك البابلي لبت عشتار (1934–1924 ق.م) بفقدان القارب وتعويضه، اما المادة الخامسة من القانون نفسه فتتعلق بالقوارب وأجرتها، ونقتبس هنا ترجمتها:

"**اذا اجر رجل قاربا وتم الاتفاق معه على الطريق،**

الا انه خالف الطريق و... القارب في ذلك المكان، لقد تصرف خلاف للقانون.

سيعوض الرجل الذي أجر القارب، القارب و (يكيل حبوبا اجرته)"[3].

اما القوانين البابلية فأقدمها قانون مملكة اشنونا، والمادة الرابعة منه تتعرض لأجرة القوارب وملاحيها وترجمتها:"

"**أجرة القارب (سعة) 60 كور (تساوي) 2 قا وأجرة سائقه (ملاحه) 1 سوت وواحد (قا) (من الشعير) وعليه ان يسوق القارب (يقوده) طوال اليوم**"[4].

---

(1) Ibid, p. 20.

(2) سليمان، عامر, نماذج من الكتابات......، م. س ، ص 36.

(3) م . ن ، ص 45 وما بعدها .

(4) رشيد، فوزي، الشرائع العراقية القديمة، بغداد، 1979، ص 86.

ومن النصوص المسمارية الاقتصادية من العصر البابلي القديم، ومن زمن الملك حمورابي، نقتبس هذه المقاطع عن تأجير وإبحار السفن باتجاه تيار الماء وهي جزء من إحدى الرسائل:

"لقد اجر التامكاروم (أي التاجر) تاملاع ابن كيش

نونو سفينة الملاح اباتم وابحرها باتجاه

التيار الى بابل وتلك السفينة التي أرساها قد حملت الآجر حتى الان..." [1].

اعتمادا على ما زودتنا به النصوص ذات المضامين الاقتصادية والمواد القانونية وغيرها من النصوص يتبين ان أجرة القوارب والسفن قد حددت بمادتي الشعير او الفضة، ويعتمد مقدار الأجرة على مواصفات السفينة او القارب، من بين تلك المواصفات سعتها او وجهة سيرها او اتجاهها سواء مع تيار الماء ام عكسه وعلى الحمولة [2].

نجد ان عملية الملاحة كانت تحت سيطرة الدولة، وقد كان هناك ما يشبه نقاط التفتيش على المراكب والسفن الذاهبة والعائدة في نهر الفرات، ولا يمكن للملاح او للتاجر المرور بسفينة او مركب من دون ان يتزود بما يشبه جواز مرور او رخصة وعرفت تلك الرخصة (لوح الملك)[3]، ويخضع الملاح والتاجر بالأخص الى نظام الضرائب، اذ ورد في النصوص مصطلح "سفينة الضرائب"، وسميت في الاكدية (elep mɔdɔti)[4]، وواجبها او واجب طاقمها هو جمع الضرائب من الرحلات البحرية وتكون تلك الضرائب بمثابة واردات

---

(1) ساكز، هاري, عظمة بابل......، م . س ، ص 327 .

(2) الطائي، منذر علي قاسم محمد, الأسعار والأجور في العصر البابلي القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2004، ص 135.

(3) Nemet-Nejat, K.,Daily life……, Op.Cit, p. 276.

(4) Oppenheim, A.L., "The Seafaring Merchants of Ur", JAOS, Vol-74,, p.11; Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit, p. 38.

للدولة[1]. فضلا عن ان الملاحين والتجار عليهم وبعد العودة من رحلاتهم ان يقدموا الهدايا الى الآلهة امتنانا منهم على سلامتهم وسلامة رحلتهم وعودتهم الى بلادهم[2].

([1]) Oppenheim, A.L., The Seafaring……,Op.Cit, p. 17.
([2]) Ibid, p. 7.

المبحث الثاني

انواع السفن

اولا: سفن نهرية

تنوعت وسائط النقل النهرية في العراق القديم ومنها المراكب والسفن، سواء بالأشكال ام الأحجام وحتى مادة البناء، فهناك القوارب الصغيرة والكبيرة والمتوسطة وقد بنيت او صنعت من مواد مختلفة، فهناك الأكلاك والقفف والقرب وكل منها اختلف بالأحجام ومادة البناء[1]

اختلفت المراكب ايضاً حسب الوظيفة او المهمة التي تؤديها او تقوم بها وحسب شروط وقواعد الملاحة[2] ، فمثلاً القوارب النهرية تتميز بنهايات عالية (المقدمة والمؤخرة) وذلك بسبب عمق وشدة حركة تيار مياه الأنهار، وحتى القوارب او أنواع المراكب الأخرى التي تسير في المستنقعات ومناطق الأهوار فانها قد صممت بنهايات منخفضة خاصة تلك المراكب المخصصة لجمع القصب والحشائش المائية، اذ تكون كذلك لئلا تعيق حركة العاملين على ظهر المركب، وتميزت بمثل هذه النهايات كذلك بسبب ضحالة المياه وهدوئها النسبي على عكس مياه الأنهار[3].

عندما ظهرت القوارب الشراعية في الألف الرابع قبل الميلاد فان دل ذلك فإنما يدل على ان المراكب الأولى قد صنعت بأبعد من هذا التاريخ حتى وصلت الى هذا التقدم (المركب او القارب الشراعي)[4] ، وصنعت هذه القوارب في أول الأمر من القصب والبردي واستخدمت للتنقل في القسم الجنوبي بشكل خاص لوجود هاتين المادتين بوفرة وغزارة أولاً ولكثرة وجود المسطحات والمستنقعات المائية ثانياً، ولتعذر التنقل من دون

---

(1) رشيد، فوزي, "وسائط النقل........، م. س، ص 103 وما بعدها.

(2) الهاشمي، رضا جواد, "الملاحة النهرية.....،م.س، ص 40 وما بعدها.

(3) م .ن ،ص 44.

(4) رشيد، فوزي, "وسائط النقل.......، م.س ،ص 101.

واسطة كما ذكرنا سابقا في تلك المناطق وبعد التطور النوعي عملت القوارب والمراكب من مادة الأخشاب[1] .

كانت أكثر المراكب النهرية من القصب، لان المركب المصنوع منه يمتاز بالبدن المزدوج وقابليته الرائعة على الطوفان وبالتالي يستطيع السير في المياه الضحلة، اذ لا تستطيع السفن الخشبية (القوارب الكبيرة) فعل ذلك، والدخول الى مناطق الأهوار او المسطحات المائية، وتبقى واقفة على قاعه عند انحسار ماء الجزر، ولا تكون متأهبة للتحميل والرحيل مع مجيء المد التالي، وهذه النقطة مهمة خاصة اذا أخذنا بالحسبان مقتضيات التحميل والتفريغ في العراق القديم، اذ لا توجد ما يمكن ان نسميه تسهيلات أرضية التحميل والتفريغ في الموانئ[2] .

من الأمور المهمة الأخرى ان نهر دجلة كان يسير بسرعة قصوى[3] . مع ذلك فان المراكب النهرية قد واصلت رحلاتها نحو البحر وبالعكس، فمن نص مسماري يعود لزمن حكم الملك الاكدي سرجون (2334–2279 ق.م) يذكر ان بإمكان السفن البحرية ان ترسو في موانئ نهرية، وهناك وثيقة اخرى من زمن اور الثالثة (2112–2004 ق.ب) تذكر "ان سفينة محملة أرسلت من قبل معبد ننكال (زوجة ننا) من مدينة اور الى الخليج العربي للتجارة وظلت سنتين في دلمون"[4] ،

"استخرج الحجر الأسود من الجبال عبر البحر الجنوبي
في سفن وارسو بها في ميناء اكد"[5].

([1]) الحمداني، ياسر هاشم حسين, "وسائط النقل........، م . س ، 2002، ص 72.

([2]) بوتس، دانيال تي, حضارة وادي ......م . س، ص 192.

([3]) م . ن.

([4]) دلمون: هي إحدى المحطات التجارية في الخليج العربي ويطابقها الباحثون اليوم مع جزيرة البحرين. الأحمد، سامي سعيد, المدخل الى تاريخ العالم القديم، القسم الأول، العراق القديم، ج2،بغداد، 1983، ص 338 .

([5]) طه، منير يوسف, اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامارات العربية المتحدة، البصرة، 1989، ص 219؛ الهاشمي، رضا جواد, "الملاحة النهرية ......م . س، ص 40.

ومن نص مسماري اخر من العصر الآشوري القديم (2003–1595ق .م) يعود للملك شمشي ادد الأول (1814–1782 ق.م)، اذ بعث برسالة الى ابنه الملك يسمخ ادد (1796–1780) ذكر:

"فيما يخص بناء السفن الكبيرة والقوارب الصغيرة التي كتبت شانها لي سأخبرهم ببنائها، وسأذهب للإشراف على عملية البناء"[1].

كانت المراكب النهرية والبحرية مختلفة السعة والحجم فهناك المراكب ذات سعة (5) كور او (10) كور فهذه بالتأكيد ستكون مراكب بنيت أساسا لتمخر الأنهار او ربما بشكل اخص القنوات وعرفت هذه المراكب في السومرية (giɘ MA.5.GUR) وفي الاكدية (elep ¡ameɘti kurri) او (elep 5 kurri)[2]، اما المراكب سعة (10) كور فعرفت في السومرية (giɘ MA. 10. GUR) وفي الاكدية جاءت بالصيغة الآتية (elep 10 kurri / elep eɘɘerti kurri)[3].

اما عن سرعة السفن في الأنهار والقنوات فالإشارات حول ذلك قليلة ومع ذلك فقد ذكر نص مسماري "ان رحلة المركب من مدينة لكش الى مدينة نفر (اذ ان المسافة بين المدينتين هي (135 كم) كانت تستغرق من (16–17) يوما عندما تكون السفينة متجهة شمالا أي عكس اتجاه تيار الماء في حين كانت تستغرق حوالي من (4–5) أيام اذا كانت متجهة الى الجنوب مع اتجاه تيار الماء[4].

اختلفت أغراض المراكب النهرية فمنها مراكب شخصية لأغراض التنقل او غير ذلك، ومنها ما هو تابع للمعبد او للقصر (اي للدولة) فتكون لأغراض السفر والأغراض التجارية او الدينية او الملكية. وبالنسبة للتجارة في نهري دجلة والفرات وقنواتهما فكان النشاط التجاري واسعاً ومتميزا بين المدن وتعدد النصوص المسمارية في ذكر عمليات النقل من مواد غذائية وإنشائية وأحجار ومنتجات وغيرها[5]، فمثلا كانت السفن او

([1]) الحمداني، ياسر هاشم حسين, وسائط النقل.....، م .س،ص 89 .

([2]) Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p.28.

([3]) انظر قائمة رقم 3،

([4]) Leemans, W.F.,The Old Babylonian …….., Op.Cit,p. 162.

([5]) ساكز، هاري, عظمة بابل،.......، م.س، ص 315 .

المراكب تنقل القار (المادة الضرورية لعملية بناء السفن ذاتها) الى المدن العراقية في جنوب العراق وبعد وصول تلك المراكب الى الجهة التي تقصدها كانت بعض المراكب تفكك وتباع قطعها الخشبية وموادها ومنها القار نفسه[(1)]. وسببت التجارة النهرية ازدهار المدن والممالك على نهر الفرات، والفائدة لم تكن من العملية التجارية فقط انما من أنواع الحمولات والبضائع التي تنقلها تلك المراكب، وكانت تلك البضائع تخضع لدفع الرسوم التجارية وهذه تشكل موارد للدولة، وبطبيعة الحال فأي من تلك المراكب ان حاولت الهرب من دفع تلك الرسوم فان المراكب تصادر مع حمولتها وتحجز الواسطة او السفينة[(2)].

من النصوص الاقتصادية من زمن اور الثالثة العائدة لمدينة اوما (جوخه) نقتبس المقاطع الآتية والخاصة بأعمال تحميل وتفريغ السفن والمراكب: العمود الثاني الأسطر (17−16):

"18 guruɘ u□-1-ɘe□ Umma□-ta kar- ɘe□ zi-gig 15 il□ - ga□"

الترجمة: "18 عامل وليوم واحد يحملون وجبة غذائية من اوما لرصيف الميناء"[(3)]،

ومن العمود الرابع من النص ذاته نقتبس الأسطر (5−7):

“5 guruɘ u□-2-ɘe□ Umma□-ta i□-lugal-ɘe□ ma□ gid□-da
ma□- dirig-ga u□-1-ɘe□ ɘe bal-a ɘe ma□-a si-ga
u□-2-ɘe□ i□-lugal-ta ka-i□-da-<ɘe□> ma□ gid□-da”

الترجمة:

"خمسة عمال وليومين يسحبون قارب عائم من اوما الى حقل ايلوكال وليوم واحد ينقلون الشعير ويحملون الشعير الى القارب وليومين يسحبون القارب من حقل ايوكال الى (ka’ida) (فم القناة)"[(4)].

استخدمت المراكب النهرية في الأغراض العسكرية اذ تمكنت من السير في نهري دجلة والفرات وذكر الملك الآشوري سنحاريب في إحدى حملاته العسكرية بأنه اتجه نحو

([1]) سوسه ، احمد, تاريخ حضارة.......،م.س، ص 489 وما بعدها .

([2]) مجموعة من كبار علماء التاريخ والآثار, أضواء جديدة على تاريخ وآثار بلاد الشام، مترجم، ط 1، دمشق، 1989، ص 20.

([3]) Foxvog, D.,"A Summary…….., Op.Cit, p. 60ff.

([4]) Ibid.

الأجزاء الجنوبية من بلاد الرافدين وعبر منطقة الأهوار باسطوله متجهاً نحو بلاد عيلام . ويعد الملك سنحاريب أول من استخدم السفن في حملاته العسكرية على نطاق واسع[1].

تستأجر المراكب في اغلب الأحيان وذلك لصعوبة بنائها او لعدم التمكن من امتلاكها، وعرف المركب او السفن الصغيرة المستأجرة في اللغة السومرية بالصيغة (^{gi}ɘ MA□.ADDIR) ويقابلها في الاكدية (elep igri)[2]، وزودتنا النصوص المسمارية بمعلومات عن عمليات التأجير وعدد الأيام التي تؤجر فيها، فمن نصوص سلالة اور الثالثة، يذكر احد النصوص وهو عبارة عن:

عقد إيجار لقوارب منها 18 قارب أجرت لـ (311) يوم بقيادة شخص يدعى "كميل عشتار" (gimil-eɘtar)، والمجموعة الثانية كانت 25 قارب أجرت لـ (260) يوم تحت أمرة او قيادة "موساخوم" (musa¡um)[3]، ونص اخر من العصر نفسه يذكر تأجير او إيداع شيء ما (الرقيم مخروم) وقارب سحب ($MA□.GID_2.DA$) من (dumuzi-gamil) لأجل (apil kubi)[4]

اما سفينة او قارب السحب أي التي تكون طريقة سيرها بالسحب بواسطة الحبال من عدة عمال يحددون حسب نوع السفينة او القارب وحسب الحمولة، وعرفت (giɘ MA□.GID$_2$.DA) في السومرية وفي الاكدية elep makk□ti/ makk□ti) او (elep ɘaddati)[5].

([1]) حبيب، طالب منعم, سنحاريب سيرته ومنجزاته (704–681 ق.م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1986، ص 145؛ الراوي، فاروق ناصر, "سنحاريب" موسوعة الجيش والسلاح، ج1، بغداد، 1988، ص 294.

([2]) Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge…., Op.Cit, p. 24. Labat, MAD, p. 237

([3]) UET. Vol-V, p. 10, No. 222 .

([4]) UET.Vol-V, p. 10, No. 225.

([5]) الهاشمي، رضا جواد , "الملاحة النهرية......م.س، ص 43.

Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 21.

اهتم الملك البابلي حمورابي بأعمال النقل التجاري وحركة الملاحة النهرية والبحرية وسير السفن والمراكب في الأنهر والقنوات وقسمها على مراحل وجعل على كل مرحلة موظفين للإشراف عليها وعلى تنظيم عملية سير وسائط النقل المائية في مناطقهم[1].

من الأمور التي حددتها شريعة الملك حمورابي هي أجرة السفن والمراكب فقد ذكرت المادة القانونية رقم (275) أجرة السفن نقتبس الآتي:

"[ɘum-ma a]-wi-lum [giɘ MA□.GID□]-DA i-gur i-na UD-1-KAM 3 □E. KU□. BABBAR ID-ɘa"

الترجمة: " اذا استأجر رجل سفينة طويلة أجرتها 3 حبات فضة في اليوم"[2]

ثانيا: سفن بحرية

تميزت وسائط النقل المائية التي تسير في البحار بأشكال وميزات خاصة فضلا عن طاقتها التحميلية الكبيرة، وتعددت في أطوالها فكانت منها القصيرة ومنها الطويلة، وربما يعود ذلك الى وجود منشأين لصناعتها[3]. وهذه الوسائط البحرية لابد انها تطورت وجرى عليها تغيير في أجزائها وعملية بنائها لتكون ملائمة للإبحار في البحار العميقة والسير لمسافات طويلة على العكس من وسائط النقل النهرية كالمراكب والسفن الصغيرة والقفف والأكلاك، فالوسائط النهرية خصصت لتسير في الأنهار والقنوات ومناطق الأهوار والمسطحات المائية الضحلة[4]. على الرغم من ان الطوافات الخشبية الكبيرة من الممكن ان تسير في البحار[5]، كذلك بعض القوارب التي تتجه باتجاه الخليج العربي لإيصال المنتجات الى المواقع المحاذية لساحل الخليج العربي، بينما السفن الكبيرة لا تستطيع النفوذ خلال القنوات الصغيرة او الملاحة فيها لصعوبة تلك العملية خاصة وان القنوات في القسم الجنوبي من بلاد الرافدين امتازت بضيق مجاريها[6].

---

(1) الأعظمي، محمد طه, حمورابي 1792–1750 ق.م ، بغدا،1990، ص 108.

(2) سليمان، عامر, نماذج من ....، م . س، ص 199.

(3) رشيد، فوزي, وسائط النقل........، م . س، ص 102 .

(4) هودجز، هنري,التقنية في ......، م . س ،ص 94 وما بعدها .

(5) م . ن .

(6) الهاشمي، رضا جواد, "التجارة"، حضارة العراق، ج2، بغداد، 1985، ص 218

زودت المراكب الكبيرة او السفن بالأشرعة لكي تمخر البحار وتجري عملية الإدامة والتغيير لهذه الأشرعة بين الحين والأخر(1). وعرفت السفن الشراعية بالصيغة السومرية (giɘMA□.□A□.ʏA) يقابلها في الاكدية(tu□¡¡aɘ eleppu tu□¡¡aɘ/)(2). وعرفت السفن باسم السعة ايضا (أي حسب طاقتها التحميلية)، اذ ان السفن سعة (60 كور تعد ضمن السفن البحرية وعرفت السفينة ذات السعة (150كور) في العصر البابلي الحديث(3). (انظر قائمة رقم 2)

اشتهرت هذه الأقاليم الثلاثة (دلمون وميلوخا ومكان) بالعلاقات التجارية الواسعة مع بلاد الرافدين ومن الأدلة على تلك العلاقات نماذج القوارب الفضية التي كانت تهدى الى معبد الإلهة ننكال (زوجة ننا)(4). فمن كتابات الملك مانشتوسو(2269−2255 ق.م) ابن الملك سرجون الاكدي يذكر انه جهز حملة عسكرية عبر خلالها البحر السفلي (الخليج العربي) واخضع جميع أقاليمها هناك حتى وصل الى جبال الفضة (في مكان) ومن البديهي انه قد استخدم السفن الكبيرة في حملته هذه(5).

وما بعدها .

(1) كونتينو، جورج, الحياة اليومية ....م . س، ص 83 .

(2) CAD, (□/I), p. 95

بينما يشير سالونن الى ان القراءة السومرية هي (giɘMA□.□Aʏ□.ʏA) انظر

Salonen, A.,Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit,p. 20

(3) Ibid, p. 26, 29.

(4) كان تجار دلمون يوفرون بضائع نادرة وغريبة من مناطق الهند والباكستان الحالية ومناطق الجزيرة العربية ويحتمل من مناطق أخرى تقع الى الغرب والجنوب الغربي وصولا الى أطراف البحر الأحمر الشمالية وشبه جزيرة سيناء عن طريق البحر ومما تذكره بعض النصوص المؤرخة في نهايات القرن العشرين قبل الميلاد إهداء تجار دلمون لمعبد الإلهة ننكال في مدينة اور سبائك من النحاس وقطع من البرونز وحبات من عيون السمك (اللؤلؤ) .

الجادر، وليد, "العجلة وصناعة المعادن"، موسوعة العراق في موكب الحضارة، الأصالة والتأثير، ج 1، بغداد، 1988، ص 87 وما بعدها ؛

الهاشمي، رضا جواد, "النشاط التجاري القديم في الخليج العربي وآثاره الحضارية"، مجلة المؤرخ العربي، ع 12، 1980، ص 79 .

(5) ساكز، هاري, عظمة بابل .....م . س، ص 312.

ذكر الرحلات البحرية في النصوص المسمارية ذات المضامين الاقتصادية التجارية، فمن نصوص اور الثالثة يشير احد النصوص الى تسلم أصواف وثياب لغرض شحنها على قارب ليبحر الى دلمون[1]، والمعروف ان هذه المواد المشحونة قد اشتهرت بها بلاد الرافدين باعتبارها من منتجاتها الزراعية او الصناعية وتشكل نسبة كبيرة من صادراتها.

من الكتابات التاريخية من العصر الآشوري الحديث من زمن حكم الملك سنحاريب نص يتحدث عن رحلة بحرية للملك وعن قيامه برمي قربانا للإله أيا في البحر ليحفظ اله الحكمة والمياه مسيرته ووصوله سالما، نقتبس منه:

"**الى (الإله) أيا ، ملك العمق، قدمت مقدسات طاهرة ،**

فمن السفينة الى البحر رميت سمكة ذهبية وسرطانا ذهبيا"[2].

من كتابات الملك الآشوري اسرحدون نص يوضح علاقته التجارية او الحربية مع احد الموانئ المهمة على ساحل البحر الأبيض المتوسط وهي مدينة صور، ومن إحدى كتاباته نقتبس الآتي:[3]

"**اذا تحطمت سفينة لبعل او لشعب صور، في بلاد فلسطين او أي مكان على حدود إقليم آشور، فكل شيء على السفينة لأسرحدون ملك بلاد آشور، ويجب ان لا يلحق أي ضرر باي شخص على ظهر السفينة عليهم**

([1]) البدر، سليمان سعدون, منطقة الخليج......، م . س، ص 52.

([2]) عبد اللطيف، سجى مؤيد, الحيوان في أدب العراق القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1997، ص 41 ;

Luckenbill, D.D., Annales of Sennachrib, OIP, Vol-2, Chicago, 1924, p. 75ff.

([3]) Luckenbill, D.D., Ancient Records of Assyrian and Babylonian, Vol-2 , New York, 1968, p. 230 ; Parpola, S. & Watanabe, K., Neo-Assyrian Treaties and Loyalty Oaths, SAA, Vol-2, Hilsinki, 1988 p. 25.

تسجيل أسمائهم (وعليهم إخبار الملك)" [1].

اما فيما يتعلق باستئجار السفن البحرية فمن الطبيعي انها خضعت لقوانين الدولة على مختلف العصور، والمادة القانونية رقم (276) من شريعة الملك البابلي حمورابي تنص على:

"ɘum- ma ma- ¡ i- ir- tum i- gur 2 ½ E KU-BABBAR ID- ɘa i- na UD- 1 - KAM i- na- ad- di- in"

الترجمة: " اذا استأجر (رجل) سفينة (تسير بقوة الجذف)، فعليه ان يدفع في اليوم اثنان ونصف حبة من الفضة أجرة لها"[2].

([1]) المتتبع لتاريخ العلاقات السياسية التي قامت بين دول وممالك الشرق الأدنى القديم يلاحظ مدى تأثير العلاقات الاقتصادية على الاتفاقات والمعاهدات التي كانت تبرم بين تلك الدول والممالك ومحاولة كل دولة ضمان امن وسلامة قوافلها التجارية وطرقها من أي اعتداء لذا نجد ان الدولة الآشورية تضمن معاهداتها وأحلافها مع الدول التابعة لها، وباعتبارها الدولة الأقوى تلتزم بتقديم الحماية اللازمة لجميع القوافل والموانئ التجارية. سليمان، عامر، "النظم المالية والاقتصادية "، العراق في موكب الحضارة، الأصالة والتأثير، ج1، بغداد، 1988، ص 380.

([2]) سليمان، عامر, نماذج من ......، م . س ،ص 199. ورشيد، فوزي، الشرائع....، م . س، ص 165

المبحث الثالث

أسماء المراكب والغرض من استخدامها

تعددت أسماء المراكب والسفن في العراق القديم، فمنها اتخذت أسماء الآلهة ومنها أسماء الشخصيات الإدارية وأخرى عرفت بأسماء موادها وحمولاتها، كما اتخذت بعضها أسماء بلدان المنشأ وغيرها.

الموقع الإستراتيجي الذي تمتعت به مدن العراق القديم لاسيما المدن التي تقع على مجاري الأنهار الرئيسة او تفرعاتها كان له أثره الواضح في تطور الفعاليات التجارية الداخلية والخارجية ونشاطهما، فالسلع المنتجة في بلاد الرافدين مثل الملابس والأنسجة والتمور والدهون والمنتجات الزراعية ومنتجات الثروة الحيوانية كان لها دورها المهم في تنشيط حركة النقل والتبادل التجاري وتوسيعهما الى درجة كبيرة[1]، ولم يكتف العراقيون القدماء بصنع المراكب فقط بل دأبوا على تطويرها ومنذ زمن مبكر وجدت القوارب والسفن[2]،

اولاً: أسماء المراكب

1. مراكب بأسماء المواد المشحونة

عرفت السفن ووسائط النقل المائية التجارية في العراق القديم بأسماء الحمولات ، ولكن ليس من ناحية سعة السفينة واستيعابها بل من ناحية تسميات المواد التي تنقلها او تحملها وأنواعها، وقد زودتنا النصوص المسمارية بأسماء تلك السفن ام الوسائط وعن هذا الطريق تعرفنا أيضا الى أنواع المواد سواء العينية ام الغذائية ام المنتجات الزراعية وغيرها، التي تنقلها السفن، سواء أكانت صادرات ام واردات، فالسفن التي كانت تنقل الشعير سميت (giɘ MA□-□E) في السومرية وفي الاكدية (elep ɘa ɘe'i) وعرفت

([1]) غزالة، هديب حياوي عبد الكريم ,الدولة البابلية ....، م . س، ص 110.

([2]) سليمان، عامر , العراق في.......، ج2 ، م . س ، ص 238.

سفينة الأخشاب في السومرية (giɘ MA□.GI□) وفي الأكدية (i□i ɘa elep), وهكذا الأمر بالنسبة للشحنات او المواد الأخرى[1].

من النصوص المتعلقة بأعمال تحميل وتفريغ السفن وسحبها بين المدن العراقية القديمة ورد فيها ذكر أسماء السفن بأسماء المواد المحملة فيها، فمن احد نصوص مدينة اوما هناك نص طويل تحدث عن أعداد من العمال عملوا لأغراض مختلفة كان من بينها أعمال سحب السفن نقتبس من العمود الثاني منه الأسطر (5–6):

"13 guruɘ u□-1-ɘe□ Umma□-ta kar-ɘe□ ma□-zi-da gid□-da u□ ma□ bal-aka"

الترجمة: "13 عامل وليوم واحد يسحبوا قارب الطحين من مدينة اوما الى رصيف الميناء ثم ينقلوا القارب (يرجعوه)"[2].

ومن النص ذاته نقتبس من العمود الرابع الأسطر (11–14):

"سبعة عمال وليوم واحد، يسحبون قارب من مدينة اوما الى حقل مينكارا، وليوم واحد ينقلون الشعير، يحملون الشعير الى القارب، ولعشرة أيام يسحبون القارب من حقل مينكارا الى مدينة نفر، ويفرغون القارب، ينقلون الشعير الى المخزن ويعيدون القارب"[3]

اما الوثائق الاقتصادية الخاصة بالمعابد كثيرة وبشكل خاص تلك التي تعود الى زمن سلالة اور الثالثة، فهناك نصوص كثيرة من مدينة اوما السومرية نذكر منها: نص يذكر ثلاث شحنات مشحونة بالسفن لأنواع مختلفة من الأصواف"[4]، وأيضاً شحنات سفينة لبضائع متنوعة معمولة من الجلد وكذلك آنية او حاويات او ربما تكون (مراكب من الجلد) شحنت من عامل الجلود[5]. ونص اخر او (وثيقة) ذكرت تسلم شحنات سفينة من المواد مع قائمة بأوزانها[6]، ونص ثالث يمثل سند او تعهد لشحن سفينة من التمور[7]، ومثلما سميت سفينة الحبوب اعتمادا على شحنتها او المواد المنقولة فيها، فقد ذكرت

(1) Salonen, A.,Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit,p. 29; 32.
(2) Foxvog, D.,A Summary……. ,Op.Cit, p. 59 ; 62.
(3) Ibid, p. 61 ; 63.
(4) BIN. Vol-5, p. 23 , No. 2088.
(5) BIN. Vol-5, p. 23 , No. 1927.
(6) BIN. Vol-5, p. 26, No. 1585.
(7) BIN. Vol-5, p. 32, No. 1557 .

النصوص ان من بين المواد المنقولة بالسفن كانت الأغنام والماشية، فمن احد النصوص تحدث عن:

"قارب سعة (15) طن، يجلب الأغنام من المخزن والأغنام السمان من الحقل للكاهن الأعلى"[1].

من الملاحظ انه عندما كان القارب خاليا احتاجوا الى سبعة عمال وعندما تحمل القارب احتاجوا الى عشرة عمال. ومن رسائل العصر البابلي القديم من سلالة مدينة لارسا[2]، نقتبس جزء من إحدى تلك الرسائل التي ركزت على ضرورة الاهتمام بالشحنة على ظهر السفينة وضمان وصولها، الأسطر (4−12):

"il ϶ama϶ li-ba-al-li-tu-ku-nu-ti a϶-϶um ϶e-e-im ϶a mala¡u a-di i϶-tu i-na-an-na umu 2-kam elippum i-sa-an-ni-ga-am a-na ϶e-e-im ϶u-a-ti la te-e-gi pi-¡a-at ϶e-e-im ϶u-a-ti e-li-ku-nu-ma la ki-ma aq-bu-ku-nu-϶i-im a-wi-li-e e-is-¡a-a-nim"

الترجمة: "عسى الإله شمش يحفظكم، فيما يتعلق بالحبوب العائدة للملاح، السفينة ستصل قريبا، في يومين من الان فلا تهمل ملاحظة ذلك الحبوب،مسؤولية الحبوب عليك لا يكون ذلك كما انا أخبرتك الرجال طلبوه"[3].

([1]) UET. Vol-III, p. 229, No. 779.

([2]) لارسا : اسمها الحديث تلول السنكرة ، تقع أطلالها اليوم على بعد (40 كم) من مركز قضاء الشطرة، وبمسافة 20كم جنوب شرق الوركاء، وربما كان أقدم ذكر لها ورد في نصوص عصر جمدة نصر (3000−2900 ق.م) ورد اسمها في النصوص السومرية بصيغة (UD.UNU□)، زارها عدد من الرحالة والباحثين وبدأت التنقيبات العلمية فيها من قبل البعثة الأمريكية في عام 1925، ثم عملت فيها بعثة فرنسية عام 1933، وتبعتها البعثة الأمريكية ثانية عام 1953، ثم عاودت البعثة الفرنسية أعمالها في مدينة لارسا عام 1967 ولغاية بداية التسعينيات من هذا القرن. للمزيد عن تاريخ المدينة وتنقيباتها راجع, سالم، خولة معارج خليل, مدن على نهر الايتورونكال في عهود السيطرة الأجنبية للعراق من 539 ق.م وحتى 637 م، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2007، ص 216 وما بعدها.

([3])YOS.Vol-2, p. 16 .

كانت تلك السفن المحملة بمختلف أنواع المواد تبحر من مدن العراق القديم مثل اور واوما ونفر وغيرها متجهة الى الأسواق والمراكز التجارية في الخليج العربي، وتعود منها محملة بالمواد الأولية التي يحتاجها العراقيون القدماء لكثير من الاستخدامات الضرورية، واهم تلك المواد التي تعود بها السفن هي الأحجار والمعادن والأخشاب فضلا عن المواد الأخرى وكذلك المواد المصنعة[1]. اذ كانت تلك الرحلات التجارية تخضع لرقابة مشددة من قبل الدولة المعنية وذلك منعا لتسرب البضائع الى موانئ أخرى, اذ لا تعود بالنتيجة الى البلد او المدينة المعنية، او من جانب اخر لا تعود الى الموانئ الحكومية[2].

يبدو ان السفن السومرية والبابلية كانت صغيرة اذا ما قيست بالمعايير الحديثة، اذ زودتنا النصوص المسمارية بمعلومات عن أحجام السفن واستيعابها، ويبدو ان السفينة السومرية في الألف الثالث قبل الميلاد كانت تحمل حوالي او ما يعادل (25) طنا، اما السفن البابلية في الألف الأول قبل الميلاد فكانت تحمل ما يعادل (40) طنا، ومن الطبيعي كانت الحمولة تزن أكثر بكثير بالنسبة للنحاس الخام[3].

اختلفت أشكال وأحجام السفن والمراكب تبعا لنوعية شحنتها، وان بعضاً منها كانت تصمم تصميما خاصاً عند بنائها او يجري تحوير في احد أجزائها لتتناسب مع نوع الحمولة التي تستعمل لنقلها، فعلى سبيل المثال ان السفينة التي تنقل جرار الخمر والزيوت تختلف في تصميم حوضها عن السفن الأخرى ليتسنى وضع الجرار والمحافظة عليها سالمة لحين وصولها. وهي بالتأكيد تختلف عن السفن التي تنقل القصب او الأخشاب مثلا، وان السفينة التي تنقل القير لا تصلح لنقل الأصواف والمنسوجات[4]. في حين تميزت السفن ذات الحمولات المتعددة بأنها تكون ذات حوض مستدير[5].

---

(1) الهاشمي، رضا جواد, "النشاط التجاري....... ، م . س، ص 78 وما بعدها.

(2) م . ن ،ص 78 وما بعدها.

(3) ساكز، هاري,عظمة بابل ،......، م . س، ص 315.

(4) الهاشمي، رضا جواد, "التجارة" ....، م . س، ص 220.

(5) Singer, C.; et.al., A History of Technology, Vol-2, Oxford, 1956, p. 738.

وعلى الأغلب كانت السفن التجارية معتمدة على الأشرعة وليس على المجاذيف، وهذه العملية تحقق ضرورة اقتصادية للتاجر اذ انه لا يتمكن من دفع أجور الأطقم الكبيرة من العاملين على ظهر السفينة من المجذفين وغيرهم[1]. وذكرت نصوص العصر الآشوري الحديث عن تحميل السفن بشحنات مختلفة حيث ورد: "**الادوات التي هم جلبوها بالقارب**"[2]

ومن العصر البابلي الحديث ذكر احد النصوص عن تحميل مواد غذائية جاء فيه:

"**دعني سيدي أرسل القارب ودعهم يحملوه الثوم والتمور**"[3].

2. مراكب الآلهة والأعياد:

عرفت سفن الآلهة بالمصطلح السومري (^{giš}MA$_2$. DINGIR) بشكل عام أي "سفينة الاله" ويقابلها في الاكدية (elep ili) او (makur ili) وقد خصصت لكل اله سفينة، نذكر منها سفينة اله السماء انو، (^{giš}MA□.ˈAN.NA)، وبالأكدية (elep Anni) وسميت سفينة الإله انليل (اله الهواء) (^{giš}MA□.ˈEN.LIL□.LA□) والأكدية (elep ˈenlil)[4], تميزت سفن الآلهة بخصوصية الشكل والهيبة فقد كانت تنصب عليها المظلات وتطعم بالأحجار الكريمة والذهب والفضة وغيرها[5].

كانت مدينة دلمون الشهيرة هي مرسى لسفن الآلهة فهي موطن الآلهة وأرض الخلود وموطن الخيرات الكثيرة والمياه المتدفقة وهي المكان الذي يذهب اليه زيوسدرا (قرين اوتونابشتم) البابلي في الاسطورة السومرية عن الطوفان ليعيش خالدا برفقة الآلهة[6]. استخدمت الآلهة قواربها في الرحلات التي كانت لأغراض متنوعة وكانت الرحلات منها سماوية ومنها أرضية،[7] فمنها رحلة إلهة الحب والحرب (اينانا) بعد ان

---

(1) Singer,C.; et.al.,A History…….,vol.2, Op.Cit, p. 567.

(2) CAD. (E) p. 94 .

(3) CAD. (E) p. 94 .

(4) Salonen,A., Die Wasserfahrzeuge…… , Op.Cit, p. 58ff .

(5) CAD. (E) p. 94 .

(6) الهاشمي، رضا جواد, "العلاقات الحضارية……، م . س ، ص 93 .

(7) Cohen, M.E. , The Cultic Calendar of the Ancient Near East, Bethesda, 1993, p. 217.

تسلمت المظاهر الحضارية من اله الحكمة أيا وانطلقت من مدينة اريدو الى الوركاء مدينتها كانت رحلة أرضية:

"فالتفت انكي الى ايسموند قائلا: زورق السماء المحمل بالنواميس المقدسة
أين هو ألان؟ انه في الميناء الأول بعد اريدو،امضي فأدركه وخذ معك تنانين الاينكوم،
دعهم يرجعون زورق السماء الى اريدو"[1]

عندما عادت الآلهة اينانا بالظفر وجلبت معها النواميس المقدسة الى مدينتها لتنعم بالحضارة أطلقت على الميناء الذي رسا قاربها فيه "بالميناء الأبيض"، والمكان الذي قدمت فيه المظاهر الحضارية بالميناء اللازوردي:

"ان المكان الذي رسا فيه زورق السماء سوف يدعى بالميناء الأبيض
ان المكان الذي قدمت فيه النواميس المقدسة سوف يدعى بالميناء اللازوردي"[2].

نلاحظ إضفاء القدسية على مركب الإلهة اينانا[3] فسمي بزورق السماء او سفينة السماء (MA□.AN.NA)[4]، وذكرت النصوص المسمارية عمليات بناء سفن الآلهة والجهد الكبير الذي يبذلوه والاحتفال الذي يقيموه بعد الانتهاء من بناء السفينة ، ومن كتابات الأمير السومري كوديا على تمثاله (D) المكرس للإله ننجرسو يذكر في العمود الثالث من كتابة التمثال انه بنى قارب للإله ننجرسو الأسطر (3–7)

([1]) السواح، فراس, مدخل الى نصوص الشرق القديم، ط 1، دمشق، 2006 ص 225.

([2]) م . ن ، ص 228 .

([3]) اينانا: او عشتار احد مراكز عبادتها الوركاء (اوروك) ولكنها تحظى بإكرام الناس ولها معابد أخرى أخرى في كل مدينة تقريبا وكانت أهميتها عظيمة بحيث انها طغت على معظم الإلهات الأخرى .وتعد عشتار ابنة اله السماء انو وأخت الاله سين (اله القمر) كما انها عشيقة الإله دوموزي (تموز) اله الخصب والرعي . بوتيرو، جان, بلاد الرافدين–الكتابة، العقل، الآلهة، ترجمة ألبير أبونا، بغداد، 1990، ص 364؛

علي، فاضل عبد الواحد ,عشتار ومأساة تموز، بغداد، 1986، ص 16 وما بعدها.

([4]) الفؤادي، عبد الهادي, "رحلة اينانا الى اريدو"، مجلة سومر، مج 27، ج1–2، 1971 ، ص 58 وما بعدها.

" بنى لننجرسو قاربه المحبوب (المسمى)"المبحر من الميناء العالي" ورسى به في ميناء اللازورد لكاسورا"[1] .

وقد ذكر نص من بين الوثائق الاقتصادية الخاصة بسلالة ايسن الأولى (2017-1794 ق.م) اذ تحدث عن جلب مواد من القصب لقارب الإلهة ابنانا[2]

في الاسطورة السومرية رحلة "اله القمر ننا سوين الى نفر" لتسلم النواميس الإلهية من الإله انليل وتشير الاسطورة الى الأساليب والطرق المستخدمة لحصول الإله على المواد الضرورية لبناء السفينة (ماكور) (Magur)[3] .

اما رحلة الإله انكي اله الحكمة والماء في اسطورة " انكي وتنظيم الكون" اذ كان الإله انكي مبحرا في قاربه[4]. اما اسطورة "انكي وكور" [5] فقد استخدم الاله انكي قاربه للقتال ونقتبس جزءا منها:

"**بعد ان أبحر الأب، بعد ان أبحر الأب ليقاتل كور ، بعد ان أبحر انكي ليقاتل كور لقد رمى كور الملك بالحجارة الصغيرة**"[6]

اما سفينة اله القمر سين فقد سميت أيضاً "سفينة السماء وذلك لان القمر في الأيام الخمسة الأولى من ظهوره في السماء يشبه قرون الثور وكذلك في الوقت نفسه

---

(1) Edzard, D.O., Gudea and His Dynasty, RIME.vol.3/1 ,London,1997, p. 41.
(2) BIN.Vol-9, p. 58, No. 387.
(3) Kramer. S. N.,"Commerce ……..,Op.Cit , p. 60.
(4) باقر، طه, مقدمة في أدب العراق القديم بغداد، 1976، ص 90 وما بعدها؛ الجنابي، شيماء صلاح احمد, الإله انكي في بلاد الرافدين في ضوء النصوص المسمارية، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2007،ص 34 وما بعدها .
(5) اسطورة انكي وكور: تتلخص هذه الاسطورة في ان الاله انكي حارب الوحش كور وذلك لان الوحش قد اختطف ايرشكيكال وحملها الى العالم الاسفل لهذا كان القتال بينه وبين انكي حيث استخدم الاله انكي أنواع من الحجارة لمهاجمة الوحش الا ان كور تمكن من مهاجمة قارب انكي وسلط المياه السفلى عليه. سعيد، خليل, معالم من حضارة وادي الرافدين، بغداد، 1984 ص 120؛ الجنابي، شيماء صلاح احمد, الاله أنكي ....، م . س ص 52 وما بعدها.
(6) كريمر، صموئيل نوح، من ألواح سومر، ترجمة طه باقر ومراجعة احمد فخري بغداد، 1956، ص 284.

يشبه القارب. وقد اعتبر سكان العراق القديم دورة القمر الشهرية هي رحلة اله القمر في السماء اذ يجوب الفضاء بقاربه ليبعث النور [1]

لم تصف النصوص المسمارية رحلة اله القمر بالقارب فقط بل تصفها أحيانا بالقفة، ومن ابرز الأدلة على هذه "رحلة الإله سين الى مدينة نفر"، (مدينة أمه وأبيه) ليحمل معه في القفة تشكلية غنية جدا من الأشجار والنباتات والحيوانات، ونقتبس جزءا من النص[2]:

"**على رصيف حجر اللازورد، رصيف الإله انليل، سين وجه قاربه،**

"**على الرصيف الأبيض، رصيف الإله انليل**"

توجد نصوص مسمارية كثيرة بشكل تراتيل للإله سين او صلوات ففي "ترتيلة مدح للإله سين:

" **ابي، الإله انليل قد زودني بكل ما هو ثمين، من اجل السفينة ماكور الطاهرة التي تسبح في السماء، قد تكلمت والدته بكلمات لطيفة**"[3]

في ترتيلة مدح للإله سين ووصف لرحلته في السماء نقتبس السطور (9-13 والسطر 18):

"**عندما تكون في سفينة ماكور التي تبحر في جوف، السماء، عندما تنظر من قبل (والدك وأمك) الأب ننا، عندما تبحر الى مزارك المقدس. الأب ننا عندما تبحر كالسفينة على سطح مياه الفيضان عندما تبحر بعيدا، عندما تبحر بعيدا،**

عندما تبحر بعيدا عندما تصب لك الجعة عندما تبحر بعيدا"[4]

وفي ترتيلة التماس للإله سين الأسطر (17-19) [5]:

"**في مخزن غلالك المليء بالنبيذ والعسل، على المرسى الجيد،**

([1]) لابات، رينيه, المعتقدات الدينية.......، م . س، ص 334؛ الهيتي، قصي منصور عبد الكريم , عبادة الاله سين ....، م . س ، ص 61.

([2])علي، فاضل عبد الواحد, سومر اسطورة ....، م . س، ص 97 وما بعدها .

([3]) الهيتي، قصي منصور عبد الكريم, عبادة الاله سين ......،م . س، ص 145.

([4]) الهيتي، قصي منصور عبد الكريم, عبادة الاله سين ..... ، م . س ،ص 147.

([5]) م . س، ص 152 و 154.

مرسى سفينتك الماكور في بيتك العالي بيتك المحبوب سوف اسكن"

تذكر اسطورة (انليل وننليل) ان اله القمر ولد في قارب بعد اغتصاب انليل للإلهة ننليل في قارب جلبه نسكو وزير الإله انليل[1].

من كتابات الأمير السومري كوديا على الرغم من انه لم يرد صراحة سفينة الإله ننجرسو الا أن الأمير كوديا ذكر انه جهز سفينة رائعة ومتميزة ومتكاملة بملاحيها وقبطانها لإلهه المحبوب ومن البديهي ان إلهه الرئيس هو ننجرسو، وجاء هذا النص على التمثال (C) نقتبس منه[2]:

"سيدته قد جهز سفينته المحبوبة التي ستنطلق من الميناء المهيب قد صنعها له وعلى الميناء البهيج ذو المدخل المسور قد ترك (السفينة) ترسي من اجله (وجعل) ملاحيها وقبطانها مربوطين من اجلها (مسؤولين عنها)".

كانت لقوارب الآلهة في بلاد الرافدين دور مميز كذلك في الأعياد[3] ، وكانت أعياد بلاد الرافدين على طوال السنة تقريبا، فمنها تكون بحسب المناسبات ومنها تكون شهرية ومنها سنوية او مرتين في السنة[4] ، ومن تلك الأعياد كان "عيد المشاعل" وهو عبارة عن احتفالية تتضمنها أربعة قوارب إلهية تحمل تماثيل الآلهة الى حقول وبساتين الفاكهة خارج مدينة كيرسو (تلو)، وتجري هناك طقوس احتفالية خاصة بالآلهة ومن

([1]) القطبي، مهند عاشور شناوة, مجمع الالهة ......، م . س،ص 180.

([2]) رشيد، فوزي, ترجمات........، م . س، ص 166 وما بعدها.

([3])عيد : كلمة عيد في اللغة السومرية (EZEN) وتعني الفرحة والاحتفال الذي لا يرتبط بوقت محدد من أوقات السنة، فهذا يدل على ان العيد ظهر في حياة الانسان قبل الزراعة أي انه يعود للعصور الحجرية وعرفت كلمة عيد في الاكدية (isinnu)، او (iəəinnu). النعيمي، راجحة خضير عباس, الأعياد في حضارة وادي الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1976،ص 7 وما بعدها. وهناك مصطلح اخر استخدم في العصر الآشوري الوسيط والحديث للتعبير عن الاحتفال او العيد وهو (GIR_{17}-ZAL) في السومرية ويقبلها في الاكدية (taəiltu). سليمان، عامر، اللغة الاكدية (البابلية_الآشورية) تاريخها وتدوينها وقواعدها، الموصل، 1991، ص 368 ؛ CDA, p. 401

([4]) النعيمي، راجحة خضير عباس, الأعياد.......، م . س، ص 35و 46.

هذه الرحلة يتبين ان الآلهة كانت تخرج وتتجول وتحتفل اما على الأرض او فوق الماء[1].

ان ابرز عيد عند سكان بلاد الرافدين هو "عيد الآكيتو"[2] ، اذ تجري فيه طقوس ومراسيم احتفالية كبيرة منها الزواج المقدس وفي هذا الزواج تصف النصوص المسمارية وصول الملك شولكي الى معبد الإلهة اينانا في الوركاء قادما من مدينة اور في سفينة ومعه الهدايا والقرابين وقد احتشد سكان الوركاء لاستقباله[3] ،

عرفت سفينة عيد الآكيتو في السومرية (^{gi}MA.A.KI.TI) يقابلها في الاكدية (elep akiti)[4] .

ذكرت النصوص المسمارية رحلة الآلهة في المراكب في عيد رأس السنة (الآكيتو) الى خارج المدينة[5] ، ونصوص أخرى ذكرت عدة مشاعل للإلهة اينانا من اجل عيد الآكيتو[6] ، وأغنام ومشاعل وقوارب لأجل عيد الآكيتو[7] ،

من الممكن ان تجري تصليحات للقوارب قبل العيد من طلائها بالقير او أي

---

(1)Kutscher, R., "A Torchlight Festival in Lagaš" ASJ, Vol-5, 1983, p. 59 .

(2) عيد الآكيتو: (هو عيد رأس السنة البابلية) يحل هذا العيد في موسم الربيع في شهر نيسان وهو من أعياد الطبيعة وهو يعبر عن حزن الطبيعة على موت كل الأشياء النامية وعن فرحة الطبيعة بعودة الحياة إليها ثانية، فضلا عن تمجيد الإله مردوخ (كبير آلهة بابل) ومقامه الجليل بين الآلهة، ويستمر عيد السنة الجديدة في مدينة بابل (12) يوما. وهناك اعتقاد بان عيد رأس السنة يختلف عن عيد الآكيتو حيث اعتقد ان عيد رأس السنة هو تعبير عن نوعية الاحتفالات التي كانت تقوم بها الجماعات السامية في فترة الربيع وان عيد الآكيتو تعبير عن نوعية الاحتفالات التي كان يقوم بها السومريون في نفس الفترة ولهذا السبب نجد الخلط بين التسميتين خلال أواخر الألف الثاني قبل الميلاد قد حدث ضمن الفترة التي اضمحل فيها السومريون واضمحل معها كذلك الاحتفال الخاص بفترة "بذر البذور". كونتينو، جورج, الحياة اليومية ......، م . س ،ص 474; النعيمي، راجحة خضير عباس, الأعياد.......، م . س ،ص 43.

(3) علي، فاضل عبد الواحد,"الأعياد والاحتفالات" حضارة العراق، ج1، بغداد، 1985، ص 212

(4) CDA. p. 10.

(5) Eames Collection, E 3.

(6) UET.Vol-IX, p. 38, No. 5522.

(7) UET.Vol-IX, p. 40, No. 5417 .

تحضيرات أخرى ومن التحضيرات للعيد تجهيز القوارب بقرب الماء والغذاء[1] ، وبعد التحضيرات تبدأ مواكب الآلهة بالسفر من معابدها ومدنها الى بيت الآكيتو فمثلا موكب الإله نابو ابن مردوخ يصل الى بابل من بورسيبا (برس نمرود) عبر نهر الفرات وتبعد المدينة عن بابل مسافة 15 كم تقريبا، على الأرجح تسحب سفينة موكبه التي تحمله بجانب النهر حتى تصل مقابل معبد (ايساكيلا) الذي لا يبعد كثيرا عن النهر، وعندما يغادر الإله نابو سفينته يرافق الملك موكب الإله حتى وصوله الى معبد الايساكيلا[2] ،

يبدأ الاحتفال بالموكب المقدس الذي ينطلق من معبد الايساكيلا عبر شارع الموكب (شارع موكب مردوخ)، وتحمل الآلهة بالسفن عبر قناة أراختو باتجاه بيت اكيتو وتترجل الآلهة من السفن حال الوصول. عرفت السفينة الخاصة بالإله مردوخ (^{gi}ɘMA□.TU□.A) وجاءت بصفة أخرى أيضا (elep ku-a) ومن معاني الصيغة الثانية "السفينة النقية المقدسة"[3] ، اذن نلاحظ ان مواكب الآلهة تقطع خلال رحلتها من وسط المدينة حتى مكان الاحتفالات الخاصة بعيد الآكيتو قسما من المسافة بوساطة القوارب[4] ، وقد ذكرت النصوص المسمارية أعياداً لها علاقة بأعياد رأس السنة ومنها عيد السفينة نورو (ezen MA□.NU.RU)[5]

هناك نص مكتوب يعود الى زمن الملك البابلي نبوخذنصر ذكر فيه عيد رأس السنة واستخدام القارب لذلك الأمر ،نقتبس منه:

" في عيد رأس السنة عيد بداية السنة تركت الإله مردوخ ليأخذ محله في سفينة الاحتفال وتركته يذهب الى العيد الى عيده العظيم عيد الآكيتو"[6]

ومن احد النصوص البابلية الحديثة نقرأ عن نقل الآلهة بالقوارب: [7]

“□ɔbam ɘɔdid aɘ-li-im u □ɔbam be’ram

([1]) Cohen, M.E. , The Cultic……., Op.Cit, p. 172; 184; 218.

([2]) الراوي، شيبان ثابت, الطقوس الدينية.....، م . س ،ص 89 .

([3]) الراوي، شيبان ثابت, الطقوس الدينية......، م . س ،ص 97 وما بعدها.

([4]) النعيمي، راجحة خضير عباس , الاعياد ....، م . س ،ص 65.

([5]) م . ن ، ص 71.

([6]) النعيمي، راجحة خضير عباس, الاعياد.....، م . س، ص 86.

([7]) CAD. (A) part-2, p. 447.

ɘukunma iɘtaratim ana GN liɘallim□nim"

الترجمة: "عين رجال لسحب القارب و (بحماية) نخبة من الجنود لذلك هم استطاعوا جلب الآلهة بسلام الى بابل"

3. مراكب الملوك والشخصيات الإدارية

لما كان النقل النهري هو الواسطة الرئيسة للتنقل بين المدن في العراق القديم فمن البديهي ان تكون هناك وسائط نقل شخصية او ملكية او للشخصيات الإدارية ليسهل التنقل بواسطتها في الوسط المائي، اذ وردت سفينة الملوك بالصيغة السومرية (gi ɘMA□ LUGAL) ، وفي الاكدية (elep ɘarri)، اما سفن الحكام والأمراء فقد عرفت (gi ɘ MA□.GURɯ.ENSI□) ويقابله قي الاكدية الصيغة (elep iɘɘakki)، وورد ذكر سفينة القائد بصيغة (eleppu ɘa b□l-p□¡θti) [1] وذكرت سفينة رئيس المفتشين بالمصطلح (gi ɘMA□. SUKKAL.MAʏ) و(elep sukkalma¡¡i) في الاكدية وكذلك وردت سفينة ابن رئيس المفتشين في السومرية بصيغة (gi ɘMA□. DUMU. SUKKAL.MAʏ.□)، وفي الاكدية (elep mθr sukkalma¡¡□) وسفينة الامير وكذلك سفينة ابن الأمير فقد سميت الاخيرة بالمصطلح السومري (gi ɘMA□.DUMU. NUN.NA)[2].

كما كان لقائد او حاكم المنطقة سفينة وهكذا لبقية الشخصيات المرموقة في المجتمع، لكن هذا لا يعني ان كل شخص بإمكانه امتلاك سفينة او مركب لان عملية الحصول على المواد الأولية اللازمة لبناء السفن او المراكب وعملية البناء ذاتها ليست عملية سهلة ورخيصة انما هي عملية شاقة ومكلفة. وتميزت سفن الملوك والحكام بان يكون بنأها من الأخشاب العالية الجودة والمستوردة وكانت تزين بالأحجار الكريمة وبالفضة والذهب [3]، بل ويضاف إليها ما يزيدها فخامة وهيبة، ولعل اول شخص امتلك

(1) Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 57ff .
(2) Tinny, S.,Index……..,Op.Cit, p. 152 .
(3) المتولي، نواله احمد, مدخل في دراسة ......، م . س ، ص242 وما بعدها .

سفينة هو نوح في التوراة او من يقابله في قصة الطوفان السومرية والبابلية، عندما جاءه الأمر الإلهي بان يصنع السفينة. اذ جاء في التوراة[1]:

"**اصنع لنفسك فلكا من خشب جفر**" [2]

ومن اسطورة ادابا ذكر اصطياده للسمك في قاربه[3]:

"**كان يواظب على الذهاب الى معبد(اريدو) أرسى قاربه في المرسى المقدس،**

مرسى القمر الجديد ، عصفت عندئذ الريح هناك،

وجرفت قاربه....في اليم العريض"

ذكرت النصوص المسمارية عن قيام الملوك بصنع سفنهم فالملك الاكدي سرجون ذكر في كتاباته انه صنع سفناً من ميلوخا ومكان ودلمون نقتبس جزءا من النص:

"**سرجون ملك كيش، الذي انتصر في 34 حملة على(كل)**

المدن... وهو صنع أكثر السفن من ميلوخا وسفن من مكان وسفن من دلمون"[4]

أشار نص مسماري الى تقديم ماعز كبيرة في قارب الملك او ربما تقديمها لقارب الملك، وعلى أية حال فالموضوع يتعلق بتقديم قربان او هدية[5] ،وفي نص اخر أشار الى شحنة سفينة تتألف من مواد متنوعة تعود لرسول الملك[6]. ومن نصوص الأمير السومري كوديا ومن نص الاسطوانة (A) العمود الثاني حول قيامه بتقديم القرابين للإلهة نانشه بقاربه نقتبس الآتي:

"**قد وضع قدمه في قاربه ووجه القارب الى مدينتها ...**

.عن طريق القناة المؤدية الى.... [7]

([1]) الشوك، علي, الأساطير بين المعتقدات القديمة والتوراة، لندن 1987، ص 97 وما بعدها.

([2]) علي، فاضل عبد الواحد, الطوفان......، م . س، ص 187.

([3]) أساطير بابلية, ترجمة سلمان التكريتي، النجف، 1972، ص 83 ، اجزاء مترجمة عن:
Prichard, J.B., The Ancient Near East Texts, 1969, (ANET) .

([4]) الزيدي، كاظم عبد الله عطية, بلاد سوخو ......، م. س، ص 138.

([5]) Eames Collection, O 11 .

([6]) BIN. Vol-5, p. 23, No. 107 .

([7]) حمدان، حنان شاكر, جوديا......، م . س، ص 116.

اما نصوص سلالة اور الثالثة ومن زمن حكم الملك شوسين (2037–2029 ق.م) رابع ملوك السلالة، فقد قام في احد الاحتفالات الشهرية لبلاد الرافدين بتقديم قرابين لسفن الملوك الذين سبقوه وهما والده شولكي (2094–2047 ق.م) وأخوه امار سين(2046– 2038 ق.م)، جاء في النص:

"...**خروف واحد مسمن لسفينة (sar-sar) للملك شولكي**

... خروف واحد مسمن لسفينة امارسين"[1]

اما نصوص العصر البابلي القديم فقد ذكرت تأجير قارب مع الملاح وأغلب الاحتمال ان الملاح هو صاحب القارب ، نقتبس منه الآتي:

"**هو يستأجر (ليحمل) الخشب، قارب واحد،**

ذو سعة أربعين كور سوية مع ربانه"[2]

ومن رسائل العصر ذاته، ومن مدينة لارسا ورد ذكر الآتي [3]:

"**a-na a-bi-ia qi-bi-ma um-ma a-ba-a-ma [il] ɘamaɘ**
li-ba-al-li-i¿-ka a-nu-um-ma ʼi-din-EN.MUN
a¿-¿ar-da-ak-kum elippe 20 gur ga-du ra-ka-bi-ɘi-na
na-¿u-ti a-na si-ri-ia ɘu-ra-am "

الترجمة: "**لأبي أتكلم هكذا يقول ابا ربما شمش يحفظ صحتك،**

انا ألان أرسل، أدين انمون إليك، والسبب لتجلب لي السفن

ذات السعة 20 كور مع ملاحيها المقتدرين"

القوارب الشخصية ربما لا تستعمل لغرض الشخص نفسه فقط بل من الممكن الاستفادة منها عن طريق تأجيرها، وذكرت النصوص المسمارية التي تخص رسائل ووثائق العصر البابلي القديم كثيراً حالات استئجار القوارب بل وتذكر ايضا قيمة التأجير وكيفية تسديده سواء على دفعة واحدة ام أكثر من ذلك، ففي احدهما ذكر:

---

(1) Wilheim, G., "Eine Neusumerische Urkunde zur Beepferung Verstorbener Konige" JCS, Vol-24, U.S.A., 1972, p. 83.

(2) CAD. (E) p. 95.

(3) YOS.Vol-2, p. 13, No. 36.

"استئجار قارب واحد ذو سعة 30 كور مع معداته ومنها مجذافين (2 ^{gi}GI-MU) من الشخصين (أيا–توكولتي) و(ادين– سن) والمؤجرين هم أربعة رجال يريدون القارب في رحلة وكانت الأجرة شيقل واحد من الفضة لكل شهر وبعد الانتهاء من رحلتهم يرجعون القارب الى مكانه (أي الى صاحبه)" [1]

وذكر رسالة أخرى من العصر البابلي القديم مضمونها (تفاوض) حول استئجار قارب"[2]

ومن نصوص العصر الآشوري الحديث نقتبس الآتي:

"ربما الآلهة ترفع ريح شريرة ضد سفنك، لتقتلع مراسيها وتمزق عمود التثبيت
ربما موجة قوية تغرقهم في البحر ومد عنيف، يرفع ضدك"[3]

ان امتلاك القوارب لا يعني ان الشخص ذاته قد بناه او اشتراه فربما يكون هدية مثلاً، اذ ورد في احد نصوص العصر البابلي القديم نص ورد ذكر القارب من بين مجموعة مواد قدمت هدايا، قد ذكر احد النصوص[4]:

"من كميل دموزي لإبنته اخاسونا تتضمن الهدية "نصف سار مساحة بيت وعبد واحد وقارب واحد وباب واحدة ومطحنة طحين واحدة ، إناء واحد من البرونز سرير واحد كرسي واحد إناء مائدة واحد".

من اهتمامات الملك البابلي حمورابي تنظيم سير السفن وجعل الموظفين يقومون بذلك ويرأسهم ويتابع عملهم حاكم المنطقة، ففي إحدى الرسائل الموجهة منه الى احد موظفيه (سين– ايدينام) اذ يرد فيها:

"اجعلهم يقيسون حمولتهم وتولى أنت قيادة سفنهم"[5]

([1]) UET. Vol-5, p. 10, No. 228.
([2]) UET.Vol-5, p. 5, No. 52 .
([3]) Parpola, S. & Watanabe, K. , Neo Assyrian ……..,Op.Cit , p. 2.
([4]) UET. Vol-5, p. 11, No. 270.
([5]) الأعظمي، محمد طه محمد, حمورابي....، م . س، ص 108.

4. مراكب بأسماء المنشأ

السفن والمراكب قد سميت بأسماء عدة، وكان من بينها التسميات التي تشير الى البلدان التي صنعتها او ربما أتت منها وهي بالنتيجة مراكب بأسماء المنشأ، وتختلف هذه المراكب فيما بينها من حيث الشكل والهيأة وبعض المواصفات الأخرى التي بالتأكيد تدلل على هويتها، كأن تكون بطول معين او بطريقة بناء متفردة، او ان المواد الداخلة في بنائها وصناعتها تختلف عن بقية المراكب ذلك لان هذه المجموعة من المراكب لا يكتب عليها انها صنعت في بلد او دولة ما إنما الأمور التي ذكرناها هي التي تدل عليها[1].

ذكرت النصوص المسمارية عدة سفن عرفت بأسماء بلدانها او مدنها، وكان من بينها ذكر المدن العراقية القديمة وخاصة تلك التي كانت لديها موانئ، او ذكر سفن تعود الى البلدان المجاورة التي كانت تنقل البضائع والسلع التجارية الى بلاد الرافدين، فقد ورد ذكر سفينة او قارب آشور (^{gi}ɘ MA□. A.LAL□.SAR□) في السومرية وفي الاكدية (aɘ-ɘu-r□-tum)، وسفينة مدينة اور وردت بالصيغة الآتية في السومرية (^{gi}ɘMA□.□E□.UNUG□) وجاء ذكرها في الاكدية (u□-r□-tum)[2].

كما ورد في النصوص ذكر سفن المحطات التجارية في منطقة الخليج العربي التي ارتبطت مع العراق القديم بعلاقات تجارية وعلى مر العصور، وقد ورد ذكر سفن دلمون (giɘ MA□.NI-TUk□) وبالاكدية (til-mu-n□-tum) ، كما ورد ذكر سفن ميلوخا (^{gi}ɘ MA□.ME.LUʏ.ʏA) وجاء ذكرها في النصوص الاكدية (me-lu¡-¡i-tum)[3]، اما سفن ماري (تل الحريري) الواقعة على الفرات فذكرت بالمصطلح السومري (^{gi}ɘ ma□-ma□-ri) وفي الأكدية (ma’-i-r□-tum)[4]،

هكذا نرى ان أسماء السفن المذكورة منها محلية ومنها بأسماء بلدان أخرى خارج بلاد الرافدين، ولم تقتصر النصوص الاقتصادية على ذكرها انما ورد بعض منها في النصوص الأدبية والدينية والكتابات الملكية، فمن زمن حكم الملك السومري اورنانشه

---

(1) الهاشمي، رضا جواد, "الملاحة النهرية ......، م . س، ص 40؛

Leemans, W. F., Foreign Trade ……., Op.Cit, p. 10ff .

(2) Leemans,W.F., Op.Cit.

(3) Leemans,W.F., Op.Cit

(4) Tinny, S., Index…….. ,Op.Cit, p. 153 .

مؤسس سلالة لكش الأولى (2450ق.م) وجد نص مسماري عن أعمال التبادل التجاري بين العراق القديم ومناطق الخليج العربي، اذ ذكر الملك انه جلب الأخشاب من دلمون الى لكش بواسطة السفن

"**وجلبت قوارب دلمون الاخشاب**"[(1)]

اما من كتابات الملك الاكدي سرجون اذ ذكر:

"**سأجعل سفن مكان وميلوخا ودلمون (تلمون) ترسو في ميناء اكد**"[(2)]،

ولابد من ان هذه السفن ذات هيأة ومزايا تختلف عن بقية السفن العراقية او عن سفن البلدان الأخرى[(3)]

كما سبق الذكر ان بلاد الرافدين قد شهدت نشاطاً اقتصادياً متميزاً في زمن حكم الأمير السومري كوديا مع مناطق الخليج العربي، اذ أشار في كتاباته ان سفن دلمون وميلوخا قد قدمت الى مدينة لكش محملة بأنواع الأخشاب والأحجار الثمينة[(4)]، فمن العمود السادس من نص تمثاله (A) الأسطر (60-63) [(5)]:

"**أحجار كبيرة (قد جلب) وفي سفن كبيرة قد حملها**

وفي أسس معبد الخمسين قد رصفها"

أوردت النصوص المسمارية من بلاد الرافدين تسميات لسفن مكان ودلمون وميلوخا الا أنها لم تورد اية تفاصيل عن أشكالها ونوعيتها او عن أساليب بنائها وصناعتها، الإشارات كلها كانت ترد بأنها نقلت المواد الأولية المختلفة ووصلت الى المدن العراقية القديمة مثل نفر واوما واكد وغيرها.وسفن ميلوخا نقلت السلع الى هذه المدن الا أن غالبية تجارة ميلوخا كانت تصل بلاد الرافدين عن طريق مكان [(6)].

([1]) غالب ، عارف احمد إسماعيل, صلات العراق.......، م . س ، ص 72.

([2]) Barton, G.A., The Royal Inscriptions of Sumer and Akkad, New Haven, 1929, p. 108.

([3]) Ibid .

([4]) رشيد، فوزي, ترجمات لنصوص سومرية ملكية، بغداد، 1985، ص 167.

([5]) م . ن ، ص 143.

([6]) المتولي، نواله احمد, مدخل في .....، م . س، ص 224.

أشتهرت مكان (مجان) بصناعة السفن والملاحة حتى يرجح ان أسم الموضع كلمة سومرية مشتقة من السفينة اذ أنها أما أن تعني "ارض السفن" او "ميناء السفن" لأن أهلها أشتهروا بالملاحة وبناء السفن[1]، وقد ذكرت تلك المحطات في أدبيات العراق القديم فمن "اسطورة انكي وتنظيم الكون" يرد ذكر مكان ودلمون وميلوخا نقتبس الآتي:

"**بلاد ماجان ودلمون، رفعت بصريهما الى انكي اوثق سفينة دلمون بالأرض، وحمل سفينة ماجان الى علو السماء اما سفينة ميلوخا "الماجيلوم"، فتنقل الذهب والفضة وتاتي بها الى نفر لـ انليل، ملك البلدان كلها**"[2]

اما السفن المحلية فقد جاء في النصوص الاقتصادية ذكر تأجير قوارب لشحن البضائع ما بين مدن العراق القديم ، وهذه بالتأكيد هي سفن عراقية المنشأ خاصة وإنها تقوم بأعمال النقل في داخل البلاد وبين القنوات والأنهار الفرعية لبلاد الرافدين. وجاء في نص اخر عبارة عن عقد إيجار لقارب من اجل نقل حمولة الى مدينة نفر[3]، ونص اخر تضمن طلب لشحنة قصب من ايساكيلا في بابل الى نفر[4]، وفي نص ثالث عبارة عن حساب لتأجير قارب مع ثمن تأجيرها لأجل نقل حمولة الى نفر أيضاً[5].

من رسائل العصر البابلي القديم ذكرت النصوص "دفع أجرة لتأجير أربعة قوارب منها ثلاثة قوارب أكدية (3 giɘ ma□ a-ka-di-tum) وكانت أجرتها (22) شيقل لكل قارب، اما القارب الرابع (1 giɘ ma□ ku-ru-bu-um) فكانت أجرته (18) شيقل، دفعت الأجرة من قبل شخص يدعى (ماري إرصيتم) واستلمت من قبل (نور اورتو) لحساب القصر (e□-gal-lam i-pa-al)[6].

كانت عمليات الإدامة والتصليح تجري بشكل مستمر على السفن والقوارب، وهذا الاهتمام يتابع من الملوك والحكام بأنفسهم وأحيانا من قبل كبار موظفي الدولة في اغلب

([1]) باقر، طه , مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة ، ج2، بغداد، 1952 ، ص202.

([2]) كريمر، صموئيل نوح, السومريون، ترجمة فيصل الوائلي ،الكويت ،1973 ، ص240.

([3]) BIN. Vol-V, p. 22, No. 63.
([4]) BIN. Vol-V, p. 23, No. 84.
([5]) BIN. Vol-V, p. 32, No. 318.
([6]) UET.Vol-V, p. 10, No. 227.

الأحيان، فهناك رسالة موجهة من الملك حمورابي الى سين إدينام احد كبار موظفيه جاء فيها:

"الى سين–ادينام قل.. هكذا(يقول) حمورابي، تاريباتم كما قال لي هكذا ياتي جنود السفن(البحارة) الذي أرادهم سيدي لم يعطوني، إياهم (لذلك) لم اعمل السفن كما قال لي"[1]

تمتعت مدينة ماري (تل الحريري) على نهر الفرات بمركز تجاري معروف ومهم لاسيما في العصر البابلي القديم وتردد اسمها كثيرا في النصوص والكتابات المسمارية من بلاد الرافدين، وكان لها علاقات تجارية مع الممالك البابلية القديمة مثل ايسن وبابل واشنونا ولارسا. وكذلك مع المحطات التجارية في الخليج العربي ويقترن أسم مدينة ماري بالقوارب مثلما هو الحال مع دلمون ومكان وميلوخا[2].

5. مراكب الهيأة والكفاءة

أطلق العراقيون القدماء أسماء على السفن والمراكب اعتمادا على شكلها او حجمها بالشكل العام أي بمعنى اخر اعطوا السفن والمراكب أسماء مثل سفينة كبيرة، وسفينة صغيرة وسفينة طويلة وسفينة قصيرة، ولكن يبقى أمر تقدير الحجوم أمرا غامضا وغير دقيق[3].

ان أشكال السفن متعددة وتعتمد على المهام الموكلة إليها، فسفن الرحلات الطويلة تختلف عن سفن المسافات القصيرة، وكذلك يختلف شكل وحجم المركب على نوع وحجم المواد المنقولة بها[4]، وبشكل عام ليس لدينا في النصوص المسمارية تصور كامل عن تفاصيل السفن وأشكالها وتقنياتها الا ما نستوضحه من النماذج الطينية والمعدنية التي تم

([1]) الجبوري، سالم يحيى خلف, بعض الوظائف الإدارية من العصر البابلي القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، 2002، ص 75 وما بعدها.

([2]) Leemans,W.F. ,Foreign trade……, Op.Cit, p. 10ff .

([3]) الهاشمي، رضا جواد , "الملاحة……، م . س، ص 40 .

Nemet-Nejat, K., Daily life…….., Op.Cit,p. 276 .

([4]) الهاشمي، رضا جواد, "النشاط التجاري….، م . س، ص 82 .

العثور عليها في التنقيبات الأثرية في مدن ومواقع أثرية عدة مثل القوارب التي تم العثور عليها في المقبرة الملكية في اور، اذ ان الشبه بينها وبين القوارب العراقية حاليا شبه كبير[1]. (انظر لوح رقم 5)

كما وردت تسميات للسفن حسب الكفاءة مثل(سفينة خفيفة) وجاءت في الأكدية (eleppu qallatu)، وربما هذه إشارة الى قارب القصب الذي سبق القول انه يسير في الأماكن الضحلة، فشكله يكون مستوٍ ومنبسط يصلح للسير في القنوات وفي نهر الفرات كون تياراته اهدأ من نهر دجلة. وهناك أيضا السفينة الجديدة وردت بالمصطلح السومري (gi϶MA.GIBIL/ GIBIL) وفي الأكدية وردت (eleppu e϶϶etu) [2]. وفي نص من العصر البابلي الحديث ذكر ايضا "السفينة القديمة أتلفت فيجب عمل سفينة جديدة وبعد توافرها تقدم القرابين للآلهة لأجلها، اما السفينة الخربة فذكرتها النصوص بصيغة (elep ¡arubtu / ¡erubtu)، ومن العصر البابلي الحديث ورد ذكرها: "**يجب أبعاد السفينة الخربة او التالفة**" [3]

" gi϶ eleppi-϶u ¡a-ru-ub-tum i-nam-din"

وأطلق العراقيون تسمية (gi϶ MA-bal-la) وبالأكدية (eleppu requ) على السفينة الفارغة ففي احد النصوص ذكر[4]:

"12 guru϶ u-20-϶e ma-϶e nibru-϶e gid-da ma-ba-al-la gir-su-϶e gid-da"

الترجمة: "12 من الرجال ولعشرين يوماً لسحب، سفينة الحبوب من نفر وسحب السفينة الفارغة من كيرسو"

ورد ذكر السفينة الواسعة والعالية بصيغة (eleppu iru) استخدمت للأغراض الحربية مثل نقل الجنود والمعدات الحربية وشوهدت في نقوش قصر الملك الآشوري سنحاريب في نينوى، كذلك استعملت لنقل الحمولات الكبيرة والثقيلة مثل الأحجار

---

(1) الهاشمي، رضا جواد, "النشاط التجاري......، م . س، ص 83؛

Salonen,A., Die Wasserfahrzeuge………,Op.Cit,p. 43 .

(2) Salonen,A. , Op.Cit, p. 45f .

(3) Ibid, p. 51.

(4) Ibid, p. 47.

والتماثيل[1]، ومثل هذه السفن فقد أطلقنا عليها سفن الكفاءة (muttabritu / muɘtabritu) او الأكثر تحملاً[2]. اما السفينة الموثوقة او المثبتة فقد ورد ذكرها بصيغة ((^{gi}ɘ MA.DIM.DUG.GA) وفي الاكدية (eleppu ¡areɘti)[3].

اختلفت السفن العراقية القديمة عن سفن البلدان الأخرى. اذ ان السفينة ذات المقدمة ألأمامية الحادة والمدببة دائماً، وذات نتوء طويل ومستدق، ومؤخرتها تكون على شكل مشابه وان كان اقل حدة، وتكون هذه السفينة مصنوعة من القصب او الخشب، فهي سفن الخليج العربي ووادي السند بينما السفن ذات المؤخرة المربعة ثبت وجودها في عمان ووادي الهند[4]، اما سفن بلاد الرافدين المعمولة من القصب تتميز بنهايات غير مربوطة وكأنها متفرعة[5]. وأخيرا لاحظنا ان كل اسم سفينة او مركب او واسطة مائية يعطينا فكرة عن وضعها ولمحة موجزة عن ماهيتها.

ثانياً: الغرض من المراكب

1. مراكب حربية

لم تقف العوائق المائية حاجزاً صعب اجتيازه أمام إرادة العراقيين القدماء، فالنصر على الأعداء كان من اولى مهمات الملوك، وان مواجهة التحديات تخلق الإبداع. لأجل ذلك وظف العراقيون القدماء وسائط النقل المائية للأغراض العسكرية، عرفت السفينة الحربية (elep qarabi) اما سفينة الجنود او سفينة المساعدات العسكرية فقد عرفت في السومرية (^{gi}ɘMA.ILLAT) تقابلها في الأكدية المصطلح (elep tillati)[6].

عرفت السفن الحربية في العراق القديم بصفين من المجاذيف في العصور المتأخرة، وغالباً ما اعتمدت السفن الحربية على المجاذيف على العكس منها كانت السفن

---

(1) Salonen,A. , Op.Cit, p. 47.
(2) CDA. p. 223.
(3) Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit,p. 50.
و (areɘti¡) من المصدر (arθɘu¡) بمعنى ربط ، قيد، اوثق وتستخدم مع السفن. CDA, p. 107
(4) بوتس، دانيال تي,حضارة وادي ….، م . س، ص 205.
(5) هودجز، هنري, التقنية في ……، م . س ،ص 93.
(6) Salonen,A. ,Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 39f. CDA, p. 406

التجارية كما ذكرنا سابقا فقد كانت معظمها شراعية[1]. كانت المجاذيف تستعمل لتحريك القسم الأكبر من الزوارق والسفن الحربية على الرغم من إمكانية استخدام الأشرعة، والشكل الغالب لتلك الزوارق هو انها مستدقة الرأس ذات قواعد قوية البناء، وكان من الممكن رؤيتها ممتدة الى الأمام مع مستوى الماء تقريبا ليسهل استعمالها في مهاجمة سفن الأعداء، اما الجذافون فإنهم يضلون بعيدين عن الأنظار ومحصنين والسفن الحربية تزداد تحصناً بالدروع الدائرية التي يلبسها الجنود الذين تحملهم السفينة[2]. ومن مميزات السفن الحربية كذلك تكون ضيقة وطويلة[3].

كانت السفن الحربية في العراق القديم عبارة عن ناقلات جنود فقط. الى ان عرف الآشوريون السفن الحربية المصممة أصلاً للأغراض الحربية ، وكانت تلك السفن متأثرة كليا بالسفن الحربية الفينيقية[4]. اختلفت صنوف الجيش البحري ومن هذه الصنوف كان صنف القناصة (ba'iru) البائيرو، وهذا يعلل المعني الحرفي لهذا الصنف من القوات العسكرية (صيادو السمك). استعملت في المجال العسكري الشباك لغرض اصطياد الأعداء في وسط المعركة واقتيادهم أسرى[5].

ومن الصنوف المهمة في الجيش البحري صنف الهندسة العسكرية[6]، ومن مهامه مهامه الرئيسة تفكيك وتركيب آلات الحصار اذ يفككون المركبات العسكرية ويحملوها في أكلاك او قوارب او قفف في أثناء عبورهم الأنهار والقنوات من جانب الى اخر[7]، كذلك

([1]) Singer,C.;et.al. ,A History………,Vol.2, Op.Cit, p. 566f.

([2]) كونتينو، جورج, الحياة اليومية ......، م . س، ص 272.

([3]) Singer,C.;et.al. ,A History……,vol.1, Op.Cit, p. 738.

([4]) رشيد، فوزي, "وسائط النقل.......، م . س، ص 104.

([5]) الأحمد، سامي سعيد, "الجيش والسلاح في العصر البابلي القديم" موسوعة الجيش والسلاح، ج1، بغداد، 1988، ص 200، 203 ؛ CAD,B,p.31

([6]) يقوم هذا الصنف بشق الطرق والممرات في المناطق الوعرة الصعبة المسالك لتسهيل مرور المركبات والخيالة وبناء الجسور الفورية لعبور العوائق المائية وعمل الأرصفة المبلطة لتسير عليها آلات الحصار عند اقترابها من الأسوار . عبد الله، يوسف خلف, "صنوف الجيش الآشوري " ....، م . س، ص 380.

([7])عبد الله، يوسف خلف, "صنوف الجيش الاشوري"......،م . س ؛

يفككونها في أثناء اجتيازهم المناطق الجبلية، وكان الكثير من هذا الصنف يرافق الجيش، لتسهيل عمليات عبور الأنهار التي تعد من العمليات الشاقة خاصة في مواسم الفيضانات[1].

كما استخدم الوسائط المائية العسكرية لنقل المؤن والأعتدة العسكرية[2]، فضلا عن نقل الجيوش والقطعات العسكرية المختلفة[3]. وكان امرأ سهلا استخدام هذه الوسائط المائية للخدمات العسكرية والتنقل بها من منطقة الى أخرى[4]، استخدمت كذلك في مطاردة وقتال فلول الأعداء المنهزمة[5]. اما الجسور العائمة فهي عبارة عن مجموعة من القوارب (الاكلاك) تشد الى بعضها بعض لتكون جسرا لغرض تسهيل مهمة عبور الوحدات العسكرية اذ ترمى فوقها الأخشاب لتكون طريقاً سهلاً للعربات[6]، وتدعمها عوامات عبارة عن قوارب كبيرة عملت من القصب، أضيف لها القار حتى لا يتسرب إليها الماء[7]. ذكرت النصوص المسمارية في العراق القديم استخدام الجسور في المجال العسكري فمن الرسائل الآشورية نقتبس هذه الجزء:

"ربما نحن نستطيع الانتهاء من الجسر، أثناء وجودهم في المعسكر وبذلك يستطيع الملك العبور عليه"[8]

كانت القوارب والسفن الحربية تسحب اذا ما احتاجت الحملة لذلك فمن احد النصوص المسمارية من العصر البابلي القديم نقتبس الآتي: [1]

علي، قاسم محمد, سرجون الآشوري (721– 705 ق.م) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1983، ص 117.

([1]) عبد الله، يوسف خلف, "صنوف الجيش الاشوري " ....، م . س ، ص 380، 387.

([2])عبد الله، يوسف خلف,"صنوف الجيش ......، م . س.

([3]) الأعظمي، محمد طه محمد, حمورابي ......، م . س، ص107.

([4]) عباس، منى حسن,الجيش والسلاح......، م . س، ص 290.

([5]) عبد الله، يوسف خلف, " صنوف الجيش...، م . س، ص 371.

([6]) الفتيان، احمد مالك, نظام الحكم في العصر الآشوري الحديث، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1991، ص 363 .

([7]) هودجز ، هنري,التقنية.....، م . س، ص 155 وما بعدها.

([8]) Parpola, S., Letters from ……., SAA., Vol-1 , Op.Cit, p. 47.

"AGA . U□ .ME□ qadu GI□.TUKUL.-ɘu-nu
U 10 ERIN□.ME□.elika ana aɘ-lum ɘadↄdim □□mma"

الترجمة: "اضافة جنود مع أسلحتهم وعشرة رجال لسحب قارب".

اما الملك البابلي حمورابي (1792–1750 ق.م) فقد استخدم السفن الحربية في نقل أسرى بلاد يموت بيل او (يموت بعل)[2] وجلبهم مع آلهتهم الى مدينة بابل في قارب احتفالي واحد[3]، ونقرأ في رسالة بعثها الملك اشمي داكان (1780–1741 ق.م) الى أخيه يسمخ ادد (1799–1780 ق.م) يخبره فيها:

"بانه قد أرسل له وحدات عسكرية ولكن لا توجد في يابليا[4] سفن كافيه لنقلها ولذلك ينبغي عليه إرسال عشرون سفينة من ماري لنقل الجنود من يابليا وكذلك إرسال الامدادات مع السفن على ان تخصص تلك الإمدادات لقلعة يابليا"[5]

كما ذكرت نصوص العصر الآشوري الوسيط (1365–912 ق.م) ومن كتابات الملك تجلاتبليزر الأول (1115–1077 ق.م) عن حربه ضد الآراميين (الأخلامو) [6] اذ

---

(1) CAD. (A) part-II, p. 447.

(2) يموت بعل: هي من ضمن المناطق التي استوطنتها القبائل الآمورية في منطقة شرقي دجلة، يحدها من الشرق المنطقة الجبلية ويخترقها نهر ديالى، ،ويعني اسمها "بلاد الاله بعل" وجعلتها المصادر المسمارية أحيانا مرادفة لكلمة امورو، وقد نشأت صلات كثيرة بين الدويلة التي قامت في هذه المنطقة وبين الدويلات الأخرى المعاصرة في العصر البابلي القديم اذ استطاع ملكها كودور مابك من ان يحتل دويلة لارسا وينصب ولديه ورد سين (1834–1823 ق.م) وريم سين (1822–1763ق .م) ملكين عليها بالتعاقب.

باقر، طه, مقدمة في تاريخ.....، ج1 ، م . س ، ص 409 وما بعدها.

(3) الأعظمي، محمد طه محمد, حمورابي ....، م . س ،ص 107.

(4) يابليا: من مواقع حوض سد حديثة الأثرية وهي الأقرب الى خربة الدينية بعد عانه، وتعد حامية عسكرية، ويرجح انها مع مدينة حربة تشكلان خطاً دفاعياً بابلياً متقدما أمام الآشوريين وهجمات البدو الآراميين وأية قوة معادية. الشكري، صباح جاسم, "المراكز المدنية .... ، م . س، ص 369.

(5) الزيدي، كاظم عبد الله عطية, بلاد سوخو..... ، م . س، ص127.

(6) الأخلامو : هم الآراميون وان أقدم ذكر عنهم جاء في كتابات الملك الآشوري تجلاتبليزر الأول (1115–1077 ق.م) اذ ذكر انه استطاع ان يوقف اندفاعهم الى بلاد آشور، ولكن ذكر اسم

ذكر انه عبر نهر الفرات في سفن مصنوعة من جلود الماعز (أي قرب جلدية)[1] (راجع ترجمة النص في موضوع القربة)

ذكرت نصوص العصر الآشوري الحديث اصطدام الآشوريون عسكريا مع اقوام تقطن مناطق تفصلها عنهم المياه، وكثرة الروافد في نهر دجلة وتشعبها في المناطق الجبلية اذ يسكن (الاورارتو)، وكثرة الأهوار والمستنقعات في جنوبي بلاد الرافدين، فهذه الظواهر كلها سببت صعوبات كثيرة للقطعات العسكرية المتقدمة في أثناء التنقل، ولا سيما في مواسم الفيضان. لذا نجدهم يولون وسائط النقل المائية اهتماماً كبيراً، اذ غالبا ما يذكر الملوك الآشوريون بأنهم استطاعوا عبور نهري دجلة والفرات في اوج مواسم فيضانهما[2]. اذ ذكر الملك الآشوري ادد نيراري الثالث (810–783 ق.م):

"انا عبرت الفرات في الفيضان"[3]

اما في الحملة الثامنة لحروب الملك سرجون الآشوري (721–705 ق.م) على (اقوام الاورارتو) فقد عبر الجيش بقيادته نهر الزاب الأسفل الذي كان في ذروة فيضانه بسبب ذوبان الثلوج[4]، اما الملك الآشوري سنحاريب (704–681 ق.م) فيذكر في كتاباته[5]:

" بمساعدة الآلهة، أرسلت 400 جندي من حملة السهام،
كل 100 في سفينة وهم عبروا الأهوار باتجاه عيلام"

ونص اخر للملك نفسه ذكر:

"أركبت جنود معركتي الشجعان على القوارب،
مقاتلي نزلوا الفرات في قوارب، بينما انا سافرت على اليابسة بجانبهم"

الأخلامو اقدم من ذكر الآراميين في المصادر الآشورية، وذكر لنا الملك ادد نيراري الأول (في حدود 1300 ق.م) ان اباه حارب جموع الأخلامو في شمال بلاد الرافدين. باقر طه, مقدمة في تاريخ.........، ج1 ، م . س، ص 494.

(1) Grayson, A.K., Assyrian Rulers……, 1 ,RIMA, Vol-2, Op.Cit,p. 23.

(2) عبد الله، يوسف خلف," صنوف الجيش......، م . س، ص 370 .

(3) Grayson, A.K. , Assyrian Rulers……., 2 , RIMA, Vol-3,Op.Cit, p. 207.

(4) علي، قاسم محمد, سرجون الآشوري......، م . س، ص 84.

(5) CAD. (E) p. 95.

وكذلك ذكر:

" **الناس رأوا سفن مقاتلي والقوة المحتشدة التي لا تحصى ضدهم**"

كما أشار الملك سنحاريب في عدة نصوص مسمارية كيف انه بعثر مدن عيلام ونقل شعب بيت ياكين وآلهتهم مع رجال ملك عيلام الى آشور، واخذ عربات العيلاميين وبغالهم وحميرهم غنيمة، اذ قام الآشوريون بحملها على قواربهم وجلبوها اليه عند باب سالميتي القريبة من مصب نهر الفرات في الخليج العربي[1]، وأمدتنا الكتابات المسمارية بوصف رائع لعبور العوائق المائية والمخاطر التي تعرض لها الجيش الآشوري خلال اجتيازه لهذه العوائق[2] خلال مسيرة اشوربانيبال (669-627 ق.م) الظافرة في بلاد عيلام يذكر كيف انه دمر المدينة المحصنة (دور اونداسي) وكيف عبر نهر (اديدي)[3]، الهادر بعد شيء من التردد في البداية الا ان عزم الجند ومساعدة الإلهة عشتار التي قالت لهم (في الحلم):

"**إنني سأذهب واعبر النهر أمام اشوربانيبال الذي صنعته انا**"[4]

هكذا وضع الجنود ثقتهم بقائدهم وبالآلهة وعبروا النهر الهائج بسلام[5]، وفي السنة التاسعة من حكم الملك الكلدي نبوخذنصر (604-562 ق.م) قاد حملة بابلية

([1]) غالب، عارف احمد إسماعيل, صلات العراق بشبه جزيرة العرب من سنة 1000 ق.م الى سنة 539 ق.م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، 1992، ص 87. وباقر، طه، مقدمة ....، م .س، ص 519

([2]) حبيب، طالب منعم, سنحاريب ....، م . س، ص 100.

([3]) احد الأنهار التي عبرتها القوات الآشورية في زحفها داخل بلاد عيلام ويعرف حاليا باسم (ابي ذر). الدوري، رياض عبد الرحمن أمين، اشوربانيبال، (669-627 ق.م) سيرته ومنجزاته، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1986، ص 124.

([4]) الراوي، فاروق ناصر, "الوثائق المسمارية شواهد على انتصاراتنا في عيلام"، مجلة بين النهرين، ع 34-35 ، بغداد، 1981، ص 158.

([5]) الراوي، فاروق ناصر, "الوثائق ......، م . ن.

باتجاه الحدود الجنوبية الشرقية للدولة وعبر نهر دجلة لوضع حد للاضطرابات التي حاولت بلاد عيلام أثارتها على حدود الدولة البابلية الحديثة في تلك الجهة[1].

2. مراكب الصيد

تمتعت بلاد الرافدين بثروة مائية كبيرة متمثلة بالنهرين العظيمين دجلة والفرات وروافدهما والقنوات والأهوار والمستنقعات والبرك المائية، ان هذا التنوع في مصادر المياه قد ادى بالنتيجة الى تنوع المخلوقات التي تعيش في هذا الوسط المائي[2]، لذلك تنوعت الثروة السمكية في العراق القديم، فضلا عن اسماك الخليج العربي، اذ يحتوي الخليج على أنواع لا حصر لها، تجلبها الفيضانات الى الشواطئ فتصبح سهلة الصيد، ان صيد الأسماك في المياه العذبة يعد الأفضل من الصيد البحري عند مصبات الأنهار في الخليج[3]، فالإنسان عرف ركوب البحر وعمل القوارب طلبا لمصدر رزقه وتجارته[4]. ومن بين الكثير من المهن والحرف التي مارسها سكان بلاد الرافدين وعرفوها مثل مهنة الطب والحياكة والرعي كانت مهنة صيد الأسماك[5]، ومثلما عرفت بلاد الرافدين بتجارتها بتجارتها المشهورة ونشاطها الصناعي المتميز، وبزراعتها، كذلك كان صيد الأسماك النهري والبحري[6].

تنوعت الأسماك فهناك الأسماك النهرية ومنها البحرية وفضلا عن كونها مصدرا لعيش الفرد العراقي تعد كذلك مورداً أساس للمعبد او للقصر بذلك كان صيادو السمك

---

(1) ابو الصوف، بهنام, "الكلديون ودور نبوخذنصر القيادي"، الجيش والسلاح، ج1، بغداد، 1988 ، ص 344 وما بعدها.

(2) عبد اللطيف، سجى مؤيد, الحيوان ....،م . س ، ص 13؛ سوسه، احمد,الري والحضارة في وادي الرافدين، ج1 ، بغداد، 1969، ص 13و 27 وما بعدها.

(3) سوسه ،احمد, الري والحضارة....،م . س،ص13 وما بعدها؛ عبد اللطيف، سجى مؤيد، الحيوان......، م . س، ص 15.

(4) التكريتي، سليم طه, الصراع على الخليج العربي، بغداد، 1966، ص 9.

(5) علي، فاضل عبد الواحد، وسليمان، عامر,عادات وتقاليد...... ، م . س، ص 107.

(6) Snell. D.C., "The Activities of some Merchants of Umma" Iraq, Vol-39, 1977, p. 47f .

(U.ʏA.) وبالأكدية (ba'iru)[1]، ومثل باقي الحرفيين تابعين للمعبد او للقصر ومن واجبهم إرسال كميات السمك بين الحين والآخر للمعبد. وللصيادين مسؤول عرف "بوكيل الصيادين"، ذكرته النصوص بصيغة ((w)akil-ba'iri) للمياه العذبة والمالحة[2]،

تحدثت تلك النصوص ومن زمن حكم اوروانمكينا (2378−2370 ق.م) (او اوروكاجينا كما كان يقرأ سابقاً) كيف ان إصلاحاته قد نظمت عملية صيد الأسماك وحددت الضرائب على القوارب وصيادي السمك[3]، وقد أشارت نصوص سلالة اور الثالثة كيف ان صيادو السمك كانوا يدفعون عشر كمية السمك الذي يصطادونه الى معبد الإله ننا والإلهة ننكال في مدينة اور وقد عرفت تلك الضريبة "بضريبة العشر" وورد ذكرها في النصوص المسمارية السومرية بصيغة (ZAG-10) وفي الاكدية (eɘertu)[4]. واستمرت هذه الضريبة تدفع حتى العصر البابلي الحديث والبابلي المتأخر[5]. اما من نصوص العصر البابلي القديم ومن زمن حكم الملك حمورابي نذكر:

" انا أرسلت مراقب الصيادين لك، أعطي التعويضات للصيادين الذين تحت سيطرة فلان"[6]

كما ذكرت نصوص العصر البابلي الوسيط عن قيام الصيادين بصيد السمك في القنوات وأرساله الى المناطق جاء في نصين[7]:

"صيادو البحر يجهزون بانتظام السمك للمناطق".

أما النص الاخر:

([1]) Salonen, A. , Die Fischerei im Alten Mesopotamien, Helsinki, 1970, p. 34 ; Postgate, J.N.,Early Mesopotamia Society and Economy at the dawn of the History, London, 1996 , p. 200 ; CAD. (B) p. 31.

([2]) Postgate,J.N., Early Mesopotamia……,Op.Cit.; CAD. (B) p.31.

([3]) خليل، غيث حبيب, وادي الرافدين في عصر فجر السلالات، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2004، ص 57.

([4]) المتولي، نواله, مدخل……، م . س، ص 240.

([5]) الراوي، فاروق ناصر, "اقتصاد المدينة العراقية القديمة"، المدينة والمدنية ، ج1، بغداد، 1988، ص 253 وما بعدها.

([6]) CAD. (B) p. 33.

([7]) CAD. (B) p. 31f .

"LU U.ɣA.ME ɘa birit ali nunu Ina narati ɘa uruk u limiti uruk Ibarru"

الترجمة: "صيادو السمك لمنطقة المدينة يمسكون (يصطادون) السمك في قنوات اوروك وما يحيط اوروك"

ومن الأمثال العراقية القديمة ، نورد المثل الاتي عن صيد السمك(1):

"uru-a nig-bal-bal ba-an-gar ɘu-ku$_6$-de kurum$_6$ ba-an-dub-be-es"

الترجمة: "الأشياء تتوافر (يتاجر بها) في المدينة ولكن الصياد يمسك الطعام طرياً"

صيد الأسماك في الأنهار والقنوات وفي مصبات الأنهار على مقربة من الخليج العربي يباع في مدن المنطقة، اما المدن البعيدة فقد كانت تعتمد على صيد السمك في البرك(2)، ومن احد النصوص السومرية للحاكم انتيمينا (حاكم مدينة لكش) نقتبس المقطع الآتي:

"بركة للسمك قد عمل لنفسه لا يجوز لأحد، ان ياخذ من سمكها والذي لا يلتزم يعتبر عمله سرقة وعقوبتها الرجم بالحجارة"(3)

من إحدى الأساطير القديمة وهي "اسطورة ادابا" اذ يقوم الشخص الحكيم الذي ألهمه الإله انكي الفطنة وعبادة الآلهة ومحبة الناس وهو ادابا باصطياد السمك ليقدمه قربانا الى اله الحكمة أيا، نقتبس منها الآتي:

"انا كنت اصطاد سمكا لمعبد سيدي في وسط البحر، وبينما كانت السماء مثل مرآة اذا بريح- الجنوب، شرعت تهب فجعلتني اغرق واغطس في مسكن الأسماك وفي غضب قلبي لعنت ريح الجنوب"(4)

---

(1) Alster, B., Proverbs ……..,Op.Cit , p. 19.

(2) كونتينو، جورج, الحياة اليومية......، م . س، ص 87 .

(3) رشيد، فوزي, ترجمات.......، م . س، ص112.

(4) رينيه، لابات, المعتقدات.....، م . س، ص 347.

عرفت سفينة الصياد بصيغة (^{gi}ɘ MA.U.ɣA) وفي الاكدية وردت بالصيغة (elep ba’iri)[1]، وقد ورد ذكرها في القطعة الأدبية المعروفة "بملحمة ايرا"[2]، نقتبس منها الآتي: "**ولتنخفض الآبار بعمق حبالها ولا يعيش أي إنسان،**

ولتجرف مياه البحر الواسع على بعد مئة فرسخ

سفينة الصياد بعنف"[3]

اما وسائط النقل المائية التي استخدمت لإغراض الصيد ايضا فكانت القوارب وليس فقط لإغراض الصيد إنما لنقل الحيوانات التي تم اصطيادها. ومن نصوص عصر اور الثالثة من مدينة اوما نقتبس الآتي:

10 la 2 guruɘ u-1-ɘe3 Umma-ta ka-i-da-ɘe
ma-ku$_6$ gid-da "

الترجمة: "ثمانية عمال ليوم واحد يسحبون قارب السمك من اوما الى (ka’ida)"[4].

ومن إحدى رسائل العصر البابلي القديم من زمن حمورابي نقتبس الآتي عن قارب الصيد:

“Kima…MA.ɣI.A U.ɣA.ME Ittanarrad[u] ɣA.ɣI.A IBARR[U] iqbu[nim]”

الترجمة: "انا بلغت ذلك ان قوارب الصيادين نزلت لاصطياد السمك"[5]

استخدمت في العراق القديم طريقتان لصيد الأسماك وهما الخطاف (السنارة) والأخرى باستخدام الشباك[6]، فما يتعلق بالشباك فقد كانت بأطوال مختلفة، وكانت الشباك

---

(1) Tinney, S., Index …….., Op.Cit, p. 154.

(2) ملحمة إيرا اله الطاعون: هي قطعة أدبية شعرية مدونة باللغة الاكدية ويرجح أنها دونت على خمسة ألواح واغلب الظن انها دونت على اثر هجوم العيلاميين لبلاد بابل الذي انهى حكم السلالة الكشية (سلالة بابل الثالثة) في حدود القرن الثاني عشر قبل الميلاد وموضوعها الأساس وصف ويلات الحروب والأمراض والوباء والطاعون التي هي من أعمال اله الطاعون إيرا، باقر، طه , مقدمة في أدب……..، م . س، ص 138.

(3) سعيد، خليل, معالم من حضارة وادي الرافدين، الدار البيضاء، 1984، ص 228.

(4) Foxvog,D. ,"A Summary……., Op.Cit, p. 59 ; 61f .

(5) CAD. (E) p. 95.

(6) Salonen,A.,Die Fischerei…….,Op.Cit, p. 34ff .

الشباك في الغالب تصل الى (30م) طولاً[1] وكان الصيد مناسباً في المياه العذبة (الأنهار والقنوات) أكثر عندما يكون الطقس ملائماً. واختلفت عدة الصياد في النهر عن عدته في البحر، فمثلا عدة الصياد النهري تكون السنارة والشباك، وربما معدات أخرى تستعمل اذا كانت المياه صافية مثل الرمح والحربة، اما الصيد البحري فلا يناسبه الا الشباك[2]، ويجب ان يمتلك الصياد قدرا من القوة يستخدمها لرمي الشباك في البحر[3]، كما استخدمت الحبال في عملية الصيد بالشباك اذ يكون دورها في جر او سحب الشباك من الماء خاصة عندما يكون الصيد وفيرا وتكون الشباك مليئة بالأسماك والحيوانات البحرية[4].

اختلفت التصاميم وأشكال السفن في العراق القديم، بسبب تعدد وكثرة وظائف واستخدامات وسائط النقل المائية، واعتماداً على شروط وقواعد الملاحة. فقوارب الصيد، وخاصة صيد الحيوانات الوحشية مثل الخنازير، التي تكثر وجودها في مناطق الأهوار والمستنقعات في جنوب بلاد الرافدين قديما، يستلزم بناء قوارب ذات مقدمة ومؤخرة عاليتين، لغرض حماية الصياد من خطر تلك الحيوانات وهو يقوم بمهاجمتها واصطيادها، فان علو نهايتي القارب يهيأ حاجزا واقيا للصياد في مهمته[5]، مع ان السفن

---

(1) Osten-Sacken, E.V.D.,RLA. Vol-9, p. 239 .

(2) Salonen,A.,Die Fischerei……., Op.Cit, p. 47; 51.

(3) لم نتوصل الى معرفة بدايات ظهور الشباك التي أحدثت تطورا هائلا بالنسبة لصيد السمك، ولكني أتوافق مع الرأي الذي ذهب اليه بعض المعنيين بالتاريخ الحضاري الى ان أولى الملاحظات التي انعكست على ذهن الإنسان القديم وأحدثت صورة لديه صورة بيت العنكبوت وتكوينه النسيجي وربما يكون قد حاول تقليدها ولكن بألياف النباتات او الصوف او ما شابه ذلك . محمد، عباس جبار, "حرفة صيد الأسماك"......،م . س ، ص 86.

(4) Salonen,A. ,Die Fischerei……..,Op.Cit, p. 62 ; 65.

(5) بينما قوارب الصيد الحالية في منطقة الأهوار في جنوب العراق مستوية المقدمة والمؤخرة بسبب اختلاف أساليب الصيد اذ تستخدم الان البنادق الآلية الحديثة لصيد الحيوانات والطيور، ومن شروط استخدامها توفر مدى واسع للرؤيا فضلا عن ان الصياد غير ملزم بالتقرب من فريسته لذا أصبحت زوارق الصيد صغيرة وبنهايات مستوية لا تسجل في ارتفاعاتها فرقا يذكر عن حافات القارب.

الهاشمي، رضا جواد ، "الملاحة النهرية.....، م . س، ص 44.

السفن النهرية والبحرية تكون أيضا عالية من المقدمة والمؤخرة الا ان الغرض هنا هو لحماية طاقم السفينة من تيارات المياه وشدة حركتها[1]. وعكسها تكون قوارب صيد الأسماك وقوارب قطع وجمع القصب والحشائش في الأهوار والمستنقعات فهي بنهايتين منخفضتين حتى لا تعيق حركة العاملين على ظهر القارب، ولان المياه في تلك المناطق أصلا تمتاز بالضحالة وبالهدوء النسبي [2].

جاء ذكر اصطياد الحيوان في إحدى كتابات الملك الآشوري تجلاتبليزر، ومن أواخر مدة حكمه، اذ أبحر بسفينة لاصطياد الحيوانات نذكر منه:

"وعبرت بالسفن (التي تعود الى أرواد)، من أرواد، ا لتي تقع على الساحل الى مدينة ماموريالتي تقع، في امورو على مسافة ثلاثة اميال مضاعفة برا... وقتلت كركدن البحر الذي يسمونه، "فرس البحر" في أعالي البحر"[3]

([1]) الهاشمي، رضا جواد," الملاحة النهرية ....، م . س.

([2]) الهاشمي، رضا جواد, "الملاحة النهرية...........، م . س ،ص44؛

Oppenheim, A.L, “The Seafaring …….,Op.Cit, p. 8 .

([3]) سليمان، عامر, "الجيش والسلاح في العصر الآشوري"، الجيش والسلاح، ج1، بغداد، 1988، ص 259 و 262.

3- مراكب المسافرين

ذكرتها النصوص المسمارية بصيغة (giɘ MA□.U□) في السومرية و في الاكدية (elep rukubu) [1] من نصوص العصر البابلي القديم (2003–1595 ق.م) تذكر احدى الرسائل ومن زمن حكم الملك شمشي ادد الأول (1814–1782 ق.م) موجهة الى ابنه يسمخ ادد عندما كان حاكما على مدينة ماري (تل الحريري) يوبخه فيها لعدم تمكن عدد من الأفراد من عبور نهر الفرات داخل حدود مدينة ماري بسبب عدم توافر القوارب المخصصة لنقل الركاب والمسافرين ويؤكد الملك في رسالته على ضرورة الاهتمام بهذا الأمر وتوفير القوارب حتى:

" **يتمكن كل من يأتي الي ان يعبر من دون تأخير كما في السابق**"[2]

([1]) Salonen,A.,Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit, p. 22 .

([2]) ساكز، هاري,عظمة بابل،..........،م . س ، ص 267.

الفصل الثاني
الحرفيون ومواد العمل وأدواته

المبحث الأول: الحرفيون
المبحث الثاني: مواد العمل
المبحث الثالث: أدوات العمل

المبحث الأول

الحرفيون

اختلفت الحرف وتنوعت في بلاد الرافدين فبعض الحرف اعتمدت في صناعتها على مواد أولية محلية وهناك حرف اعتمدت على مواد أولية مستوردة، ونظراً لسعة النشاطات الاقتصادية فقد تنوعت الحرف في هذا الباب من الحياة اليومية، فقد ذكرت النصوص المسمارية عدداً من الحرفيين الذين كانوا يعملون في المصانع والورش التابعة للقصر او للمعبد وكان الحرفيون يعملون أحيانا في مكان واحد وبمختلف الاختصاصات اذ كان العمل أحيانا يتطلب ان يكون هنا اكثر من حرفي، فكل عمل صناعي او بنائي او تجاري او غيره يحتاج الى تنوع في الحرفيين لغرض انجازه، وفيما يتعلق بموضوع الرسالة الذين عملوا في مجال وسائط النقل المائية، وصناعة السفن والقوارب، فبناء السفينة او القارب في حاجة الى عدة حرفيين ولا يمكن في أي حال من الأحوال انجازه من قبل شخص واحد، وهذا العمل يتطلب تظافر جهود النجار والملاح وعامل القصب وعامل القار وصانع الجلود وربما أحيانا الصائغ اذا ما كانت السفينة او القارب لملك او لحاكم او لعمل سفن الآلهة مثلاً، وخاصة اذا ما تطلب الأمرعملية التطعيم بالذهب او الفضة او بالأحجار الثمينة. وذلك لم يمنع العمل للحساب الخاص، وخاصة في الألف الثاني والأول قبل الميلاد[1].

عرف الإنسان الحرف منذ وقت مبكر من تاريخ حياته اذ سعى الى توفير رزقه ومسكنه ولباسه وسلاحه، وبعبارة أخرى كان في حاجة الى تعلم الحرفة ليتمكن من توفير احتياجاته الضرورية من مأكل وملبس وسكن وغيرها. هذه الأعمال كلها قام بها من دون ان يتعلم من احد[2]. فأول الحرف أوجدتها حاجة الإنسان الضرورية والملحة ولم يكتسبها

(1) Van de Mieroop, M., The Ancient Mesopotamia City, Oxford ,1997 , p. 181,187.

(2) احمد، سهيلة مجيد، الحرف والصناعات اليدوية....، م . س ، ص 6.

بالتلقين او بالتدريب، اذ ان الصناعات الأولى والبدائية لم تكن تحتاج الى نظريات علمية تطبيقية، بل اعتمدت اعتمادا كليا على تقليد الطبيعة وفيما بعد أخذت بالتطور تدريجياً[1].

تطورت الحرف على مر العصور وأصبح الحرفيون يعملون داخل ورش خاصة او أحياء بعيدة نوعاً ما عن مراكز المدن اذ احتاجت بعض الحرف ان تكون قريبة من أماكن وجود المواد الأولية وكثرة احتياجها للماء ومن تلك الحرف حرفة صناعة الطابوق فهي بحاجة الى ان تكون قريبة من الماء وأماكن وجود الطين كما انها بعد ان تتم عملية صنع اللبن تكون بحاجة الى أماكن واسعة ومفتوحة لكي يتم فرش اللبن حتى يجف. هذا من ناحية ومن ناحية أخرى كانت بعض الحرف في حاجة الى إبعاد الروائح غير المستحبة الناتجة عن عملية الصناعة عن أماكن السكن[2] . عمل عدة حرفيين في بناء السفن والمراكب ومن هؤلاء نذكر:

1. الملاح

هو السفان او الربان، وهو صانع السفينة وسائقها (الى جانب عدد من العمال والحرفيين الآخرين)[3]، هو واحد من حرفي العراق القديم عمل تحت أمرة القصر او المعبد في عصور معينة وعمل لحسابه الخاص في ازمان أخرى. وكلمة الملاح كلمة واسعة المعاني فهو قائد السفينة او المركب وصاحبها، ويكون مسؤولاً عنها مسؤولية كاملة من لحظة بدء الرحلة وحتى عودتها الى الميناء ثانية. ان كل تلك المعاني المتعددة والمجتمعة في كلمة الملاح مستوحاة من عمل هذا الحرفي اذ ان صانع السفينة هو مالكها وهو سائقها[4].

---

(1) السامرائي، عامر رشيد، الصناعات اليدوية في العراق، بغداد، 1972، ص 3 .

(2) فوزي، رشيد، "صناعة الطابوق في العراق القديم"، مجلة النفط والتنمية، ع 7–8، 1981، ص 33 وما بعدها؛ دياكوف، ف وكوفاليف، س ، الحضارات القديمة، ج1، ترجمة نسيم واكيم اليازجي، ط 2 ، 2006 ، ص 100؛

Van de Mieroop,M. , The ancient ……..,Op.Cit, p. 182ff.

(3) ابن منظور، لسان العرب المحيط، مج 13، 1956، ص 210.

(4) الهاشمي، رضا، "الملاحة النهرية.....، م . س، ص 41.

ورد ذكر الملاح في النصوص السومرية بصيغة (MA□.LAʏ□)[1] وسمي في الاكدية (mala¡u)[2]، تتألف كلمة الملاح في اللغة السومرية من مقطعين (MA□) و (LAʏ□) اما (MA□) تعني سفينة او قارب، والمقطع(LAʏ□)[3] فمعناه يحرك، يقود، يدفع" ويقابله في الاكدية (redu)[4].

ان عملية سير القارب توضح عمل الملاح (MA□.LAʏ□) قديماً وحديثاً في منطقة مياه الأهوار الراكدة اذ يمسك الملاح العصا الطويلة المسماة ب" المردي" ويكون واقفاً عند احدى نهايتي القارب ويقوم بدفع المردي في أرضية الهور او المياه ومن ثم يشدها اليه، وتتم هذه العملية بدفع المردي بالاتجاه المعاكس لحركة القارب المطلوبة فتنتقل قوة الدفع الى القارب وبهذا يندفع القارب الى الأمام ويواصل الملاح دفع عصا المردي ويغير موقعه من مقدمة القارب الى نهايته ليستفيد من أقصى مدى ممكن ان يعتمده في مواصلة عملية سير القارب، كما انه في نهاية المطاف يستفيد من طول العصا فيواصل دفعها حتى يتعذر بعدها الإمساك بعصا المردي، فيقوم بسحبها من موضعها ويتقدم حاملا إياها فوق سطح الماء صوب مقدمة القارب ثانية ليكرر العملية ويواصل القارب سيره نحو الجهة المطلوبة او المقصودة[5].

ارتبطت كلمة الملاح بعدة قصص وأساطير وكذلك وردت في عدة نصوص أدبية فضلا عن النصوص الاقتصادية، فقد اجتمعت صفات الملاح في شخصية زيوسدرا السومري واتراخاسيس واوتونابشتم البابلي وفي نوح، اذ ان قصة الطوفان التي كان هؤلاء الشخصيات أبطالها فكل منهم قام ببناء السفينة فهو صانعها وهو الذي قادها بنفسه وهو مالكها وملاحها، واذا كانت كلمة النجار او البناء لا تقتصر على السفن والقوارب فقط

---

(1) Sollberger, TCS, Vol-1, p. 145, 150; MDA. p. 119.

(2) CAD.(M)part-I, p. 149f.

(3) MDA. p. 119, No. 206 .

ومن معاني (LAʏ□) ايضاً "ذهب" او "اخذ" ويقابلها في الاكدية (ɘalɔlu) فيصبح المعنى مع (MA□) "الذي يذهب بالسفينة" او "الذي يقود السفينة" أي ربانها او ملاحها. عبد اللطيف، سجى مؤيد، "دور الدلالة في تأصيل الالفاظ السومرية، دراسة تحليلية"، مجلة كلية الآداب، ع 83، 2008، ص 565 .

(4) CDA. p. 301.

(5) الهاشمي، رضا، "الملاحة النهرية....، م . س، ص 43.

فان كلمة الملاح خاصة ببناء السفن والعمل عليها[1]. فمنذ أقدم العصور كان الملاح شخصا واحدا اجتمعت فيه كل تلك المعاني والمواصفات، وبتطور الحضارة وتوسع المدن وزيادة حركة التجارة ازداد عدد الملاحين، فأصبح للمركب الواحد اثنين من الملاحين وفي العصور اللاحقة أصبحوا أربعة ملاحين[2]. ولغرض متابعة أعمال الملاحين فكان من الضروري وجود شخص أعلى مسؤول عنهم فقد أوردت النصوص المسمارية صيغة رئيس الملاحين وقد ذكرته النصوص السومرية بصيغة (lu GAL.MA.LAY.ME) وفي اللغة الاكدية ورد ذكره بصيغة (rab mala¡i)[3]، ولا تتوقف مسؤولية رئيس الملاحين عند القيادة فقط بل كان عليه متابعة الأمور المتعلقة بالملاحين وبالسفينة وبالرحلة كلها أيضا أي بمعنى اخر عليه مراعاة الأمور المتعلقة بالملاحة (malθ¡tu) كلها وحل أي مشكلة قد تظهر في أثناء العمل او في طريق الرحلة[4]

تضمنت النصوص المسمارية جداول تصنيف الحرفيين ومنهم الملاحين، ومقابل كل حرفي وجد ما يشبه ملخص عن محور عمله[5]، فضلا عن نصوص أخرى تحدثت عن عمل الملاح على وجه الخصوص[6]. كان على الملاح، ومن ضمن واجباته الاهتمام الاهتمام او العناية بحمولة السفينة ومراعاة ذلك، وإيصالها الى الجهة المطلوبة، وبشكل خاص عندما تكون الحمولة عائدة للمعبد او للقصر او للآلهة، اذ ذكر نص من مدينة اور ان هدايا جلبت الى الإلهة ننكال زوجة الإله ننار (الإله الرئيس لمدينة اور الأثرية) بوساطة ملاح عائد من دلمون[7].

---

(1) الهاشمي، رضا، "الملاحة النهرية....، م . س، ص 41.

(2) الأحمد، سامي سعيد، "التجارة" موسوعة الموصل الحضارية، مج1، 1991، ص 200.

واعتقد ان زيادة عدد الملاحين راجع أيضاً الى كبر سعة السفينة اذ أصبح من غير الممكن ان يقوم شخص واحد ببنائها، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فان سعة العمليات التجارية وبعد المسافات قد أدي بالنتيجة الى ضرورة وجود أكثر من ملاح لمتابعة عملية سير السفينة لمسافات بعيدة.

(3) CAD. (M) part-I, p. 152 .

(4) CAD. (M) part-I, p. 153.

(5) UET. vol-V, p. 17.

(6) Eames Collection, B 8, Bab 8 .

(7) البدر، سليمان سعدون، منطقة الخليج........، م . س ، ص 89 .

أورد احد النصوص للأمير كوديا ان الهدايا لم تكن فقط الحمولة المنقولة بالسفينة بل أحيانا يكون الحمولة والقارب بما فيه من ملاح وغيرهم، فقد جاء في احد تماثيل الأمير كوديا (Gudea) وتحديدا على التمثال (D)[1] ما يؤيد ذلك:

العمود الثالث، الاسطر من (8–12)

"**هو سجل (لننجرسو) البحارة، وقبطانهم مانحا إياهم لبيت سيده**"[2].

ونقرأ في عدة نصوص مسمارية ليس فقط عن تأجير القوارب بل وحتى ملاحيها وملحقاتها ايضاً، فمن نصوص العصر البابلي القديم يذكر احد النصوص عن تأجير قوارب مع ملاحيها وملحقاتها جاء فيه:[3]

" استئجار قوارب قارب واحد سحب قارب واحد (GI□ MA□.DU□) مع ملحقاتها: مجذاف واحد و(GI□.ZI.GAN) و (TUG□.MA□.GID.DA) من ايلوارش الملاح، (او بناء السفينة) من قبل ثلاث رجال، الأجرة كانت شيقل واحد لمدة شهر او (22) شيقل لسنتين ودفعت أربعة ونصف كمقدمة، المواد المؤجرة كلها ترجع الى مالكها عند رصيف ميناء اور".

كما اهتمت القوانين العراقية القديمة في بعض موادها بالسفن ووسائط النقل المائية وبالعاملين عليها، فقد جاء في مقدمة قانون الملك اورنمو (مؤسس سلالة اور الثالثة) ما يشير الى ان الوضع قبل سن القانون كيف كان منفلتاً ولا يوجد نظام وكيف ان بعض الجماعات كانت مسيطرة على الوضع ليس فقط ما يتعلق بوسائط النقل المائية او بالتجارة او بالأحوال الزراعية بل على الوضع العام.نقتبس من مقدمة القانون الآتي[4]:

---

(1) تمثال مكرس للإله ننجرسو بمناسبة بناء معبد (الجهات السبعة) الكتابة المنقوشة مع التمثال مكونة من خمسة أعمدة، تضمنت ذكر هدايا العرس التي قدمها الأمير كوديا للالهة باو ويشير فيها كوديا ايضا الى الحجر الذي عمل منه التمثال وهو حجر الديورايت الذي جلب من مكان. حمدان، حنان شاكر، جوديا أمير سلالة......، م . س ، ص 107.

(2) Edzard, D. O. ,Gudea ……, RIME,vol.3/1 , Op.Cit, p. 41.

(3) UET. Vol-V, p. 10. No. 230 .

(4) سليمان، عامر، نماذج من الكتابات.......، م . س. ص 36

"في ذلك الوقت كان النسقوم[1] مسيطرين على الحقول
وملاحو السفن مسيطرين على التجارة البحرية الأجنبية".

اما بعد ان سن القانون وتم إصلاح الأمور فقد تم السيطرة على الأوضاع وتم تنظيم البلاد. اذ ذكر اورنمو في قانونه:

" أعدت و ثبت الحرية للأكديين والغرباء في بلاد سومر وأكد ولأولئك القائمين بالتجارة البحرية الأجنبية من ملاحي البحر".

يعد بناء السفينة من الأمور المهمة والمعقدة التي تحتاج الى خبرة ومهارة في ضبطها وهذه العملية ليست كأي عملية بناء او تشييد، وبما ان الأساس في عمل الملاح هو بناء السفينة، فقد استقدم ملوك العراق القديم امهر الملاحين وبنائي السفن وكان امهر هؤلاء هم من الفينيقيون وقد سعى ملوك العراق الى جلبهم لصناعة السفن وللاستفادة من خبراتهم في هذا المجال، اذ ورد في احد النصوص ما يأتي:

"هم بمهارة بنوا السفن الرائعة، حسب خبرتهم في بلادهم،
الملاحين (من صور وصيدا وقبرص)" [2].

لكن مهما كانت مهارة الملاح فإنها لن تحميه من عقوبة القانون اذا ما أهمل في أداء واجبه سواء في أثناء عملية بناء السفينة ام ترميمها ام في أثناء الرحلة التي يقوم بها، وجاء في قانون مملكة أشنونا ما يتعلق بعقوبة إهمال الملاح وتسببه في غرق القارب[3]، اما قانون الملك حمورابي (1792–1750 ق.م) فقد حدد أجور عمل الملاح فيما يخص عملية بناء السفينة وترميمها[4].

([1]) النسقوم: (النيسكو) أو نيسقو وهم صنف من الناس ورد ذكرهم في نصوص سومرية محدودة. سليمان، عامر، نماذج من...، م . س، ص 36؛ رشيد، فوزي، الشرائع... ،م . س، ص 26.

([2]) CAD. (M) part-I, p. 151.

([3]) نقتبس المادة القانونية الخامسة من قانون اشنونا:

"اذا كان سائق القارب (الملاح) مهملاً وتسبب في غرق القارب عليه ان يدفع كاملاً كل شيء نتج عن الغرق (تسبب في غرقه)"

([4]) ومن شريعة الملك حمورابي نورد ما يتعلق بعمل الملاح والسفن ، المواد (234–239):

المادة (234):

اما القوانين في العصر الآشوري فقد خصصت لذلك من موادها القانونية ما يتعلق بعمل الملاح وما يتعلق بالسفن[1]. وفيما يأتي نقتبس بعض النصوص المسمارية التي تحدثت عن السفن وعمل الملاح في أثناء قيامه بالرحلة أي قيامه بأعمال التجارة او قبلها او في أثناء قيامه بتجهيز أموره للسفر والملاحة وأحيانا عقابه بحجز متعلقاته سواء احد أفراد عائلته ام ممتلكاته في السفر[2]:

"**هو الملك جلس على كرسي الملاح**"،

" **ربما سيدي ارسل النقود، الملاح ، وتجهيزات السفر**"

"**الفضة لاجل تجهيزات الملاح**"،" **هم حجزوا زوجة الملاح في توتول**".

"اذا سد ملاح لرجل شقوق سفينة حمولتها 60 كور عليه ان يعطيه شيقلين من الفضة مكافأة له".

المادة (235)

"اذا سد ملاح لرجل شقوق سفينة ولم يتقن عمله وتشققت تلك السفينة في تلك السنة وحصل ضرر ينقر الملاح تلك السفينة ويقوي (عمله) من ممتلكاته نفسه ويعطي لصاحب السفينة سفينة قوية".

المادة (236)

"اذا أعطى رجل سفينته الى ملاح بالأجرة وأهمل الملاح فأغرقها او فقدها ، يعيد الملاح سفينة الى صاحب السفينة"

المادة (237)

"اذا استأجر رجل ملاحا وسفينة وحملها حبوباً (او) صوفا (او) زيتا (او) تمرا او أي شيء كان للحمولة وأهمل ذلك الملاح السفينة وتسبب في إغراقها السفينة وفقدان الذي فيها (أي الحمولة) على الملاح ان يعيد السفينة التي أغرقها وكل شيء كان فيها فقده".

المادة (238)

"اذا اغرق ملاح سفينة رجل وأخرجها عليه ان يعطي الرجل نصف ثمنها فضة".

حدد قانون حمورابي أجرة الملاح عندما يستأجر للقيام بعمله نقتبس الآتي:

المادة (239)

"اذا استأجر رجل ملاحا، يعطيه ستة كور من الحبوب في السنة"

انظر: رشيد، فوزي، الشرائع... ، م .س، ص 62 وسليمان، عامر، نماذج... ، م . س، ص 76 ؛
Driver, G.R. & Miles, J.C., The Babylonian Laws, Vol-I, Oxford, 1960, p. 427f; Vol-II, 1968, p. 83ff.

(1) سليمان، عامر، نماذج من الكتابات.......م . س، ص285.

(2) CAD. (M) part-I, p. 150ff .

ولأهمية الملاحين فقد حمل كل منهم ختما خاصا يحمل الختم اسمه ومهنته[1].
ارتبطت حرفة الملاحة مع مهنة التجارة فالملاحة والتجارة وجهان لعملة واحدة ولم يغفل أدب العراق القديم تفاصيل الحياة اليومية وأهميتها ومنها الحرف والحرفيون، ومن بين الحرف والمظاهر الحياتية التي نقلتها اينانا من اريدو الى مدينة الوركاء كانت مهنة التجارة[2].
جاء في الأمثال العراقية القديمة حول الملاح وعمله وكالآتي[3]:

" **الملاح (يكون كرجل) حرب**" **“giɘ ma-la ¡ nig-kur”**

2. عامل القصب

وجدت حرفة عامل القصب مع وجود القصب في وسط وجنوبي بلاد الرافدين، وكانت أعمال عامل القصب متنوعة، وان حاجة الإنسان الى توفير الكثير من اللوازم الضرورية منها المنزلية ومنها الصناعية ووجود القصب بكثرة في وسط وجنوب بلاد الرافدين دفعته الى ان يجعل من القصب مادة صناعية. فعمل الحصران (البواري) والسلال بأنواعها كما استخدم القصب لصناعة الأدوات المنزلية والأثاث والآلات الموسيقية وغيرها[4].
ذكرت النصوص المسمارية عامل القصب بصيغة (^{lu}AD.KID) وفي اللغة الاكدية (atkuppu)[5]، واول عمل يقوم به عامل القصب هو قطع القصب ، ذكرت النصوص

---

(1) الحاج يونس، ريا محسن عبد الرزاق، الكتابة على الأختام الاسطوانية غير المنشورة من المتحف العراقي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1987، ص 78 .
(2) علي، فاضل عبد الواحد، عشتار ومأساة ....، م . س ،ص 61 وما بعدها.
(3) Gordon, E.I., Sumerian Proverbs, Glipses of every Day Life in Ancient Mesopotamia, Philadelphia, 1959p. 86; Alster,B. , Proverbs……,Op.Cit,p.21.
(4)Von Soden, W. , The Ancient Oreint, Michigan , 1994, p. 109; BIN. Vol-IX, p. 57ff .
(5) CDA. p.30.

هذه العملية بالمصطلح السومري (GI.KU□) [1]، وكانت اداة قطع القصب قديما هي مناجل الفخار ثم أصبحت في العصور اللاحقة تصنع من المعدن[2]، وعرف المنجل في السومرية (KIN) وفي الاكدية (niggallu)[3]، وذكرت النصوص المسمارية ومنها النصوص الأدبية ان لعامل القصب حجر خاص وذكر هذا الحجر ملازما لعامل القصب، اذ ورد في قصة الطوفان البابلي اتراخاسيس، وفي الرقيم الثالث الأسطر 11–14 ذكر حجر عامل القصب نقتبس منها:

"فحمل النجار فأسه، وعامل القصب حجره

وجلب الطفل القير، والرجل الفقير اللوازم الأخرى"[4].

كما ذكر حجر القصب في إحدى القطع الأدبية هي "اسطورة انكي وكور"، نقتبس منها الأسطر الآتية: **"كانت أحجاره الصغيرة حجارة اليد، وأحجاره الكبيرة أحجار (القصب الراقص) لقد قذف قاعدة سفينة انكي"[5].**

ذكر عامل القصب في عملية بناء المراكب المائية، نقتبس من احد نصوص العصر البابلي القديم ما يأتي:

"LU□.NAGAR.ME□ LU□.MA□.LAY□.ME□ u□ AD.KID.ME□ ɘa matim ɘa taɘapparu li-i¡-¡a-ru-ma MA□.I□.DUB lipuɘu"

الترجمة:

"النجارون، بنائي القوارب (الملاحين) وعاملي القصب من داخل الأرض الذين أنت كتبت حول ضرورة مجيئهم وبناء قارب الحمولة"[6].

---

(1) الفعل (KU5) يعني "قطع او حصد" وتاتي عادة مع حصاد الشعير وهي جزء من اسم شهر الحصاد يقابله في الاكدية (parasu) او (makasu) او (esedu).
Eames Collection, E 7; MDA, p. 46.

(2) بوتس، دانيال، حضارة وادي......، م . س، ص 180.

(3) CDA. p.30 ; CAD. (N) part-II, p. 213 ff.

(4) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان،..... ، م . س، ص 152.

(5) الجنابي، شيماء صلاح احمد، الاله انكي ......، م . س ، ص 54 .

(6) CAD. (M) part-I, p. 152 .

خير دليل اخر على ذلك ما ورد في قصة الطوفان في ملحمة كلكامش وبعد ان تم صنع السفينة وأمر الإله ان يحمل في السفينة ما يستطيع حمله من البشر والحيوانات وكان من بين من حملهم فيها الصناع والحرفيين. ونقتبس من اللوح الحادي عشر من الملحمة الأسطر 83-85 الآتي:

"**وحملت كل ما عندي من مخلوقات حية، وأصعدت على ظهر السفينة عائلتي وأقربائي،**

وأصعدت على ظهرها حيوان الحقل وحيوان

البر المتوحش وكل الصناع"[(1)].

3. عامل القار

القار هو من المواد الأساس في صناعة السفن اذ بدونه لا يمكن لوسائط النقل المائية من إكمال مسيرتها في المياه، فان تسرب المياه الى داخل السفينة من دون وجود مادة القار يبطئ من سرعة سير السفينة او القارب وبالنتيجة يؤدي الى غرقها. لذا كان من الضروري وجود مادة عازلة تمنع تسرب المياه الى داخل السفينة او القارب.

ذكرعامل القار بصيغة (luSAG.SUR) في اللغة السومرية اما في اللغة الاكدية فذكرته بصيغة (kapru/ kapiru)[(2)]، وبالتأكيد فان شخص واحد لا يكفي لأداء هذا الجهد فالقار بحاجة الى جلبه (أحيانا يكون المكان بعيدا عن مكان الصناعة)، وصهره وعمليات معالجته المختلفة ليكون ملائما للغرض الذي يستخدم فيه، لذلك فقد أوردت النصوص تسمية العاملين او المشتغلين بالكورة، يرد الاسم بالصيغة الآتية:

(abe naə sussulli kri)[(3)]، أي (أصحاب الكورة او مجرفة الكورة). وغالبا ما صنعت مجرفة الكورة او ملعقة الكورة (sussullu kri)[(4)] من الأخشاب وأحيانا من

المعدن ويكون استعمالها لعمليات خلط القار وصبه[(5)].

([1]) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان....، م . س، ص 178.

([2]) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية... ...،م . س، ص 49.

AHw. p. 443; CAD. (K) p. 183 .

([3]) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge…....,Op.Cit, p. 138.

([4]) Salonen, A., Ibid.

([5]) الهاشمي، رضا، "الملاحة النهرية......، م . س، ص 49.

اما الكورة وهي الموضع الذي يصهر فيه القار وممكن تسميتها "فرن القار" فقد عرف في السومرية بصيغة (GIR) اما في الاكدية فعرفت بصيغة (kirma ¡ ¡ u)[1]، ونستنتج من هذا الاسم ان الكورة هنا عملها لصهر القير المستخدم في بناء السفن اذ ان القير له استعمالاته عدة في العراق القديم[2]، فالكورة عبارة عن حوض مستطيل تكون قاعدته من صفائح معدنية او من الفخار ويكون جزءه الأعلى مقوس او متحدب، ويغطى بطبقة من الطين اللزج، وتبنى جدرانه من الطين أيضا، ويقوم هذا الحوض على تجويف في الأرض له باب غالبا ما يكون في الناحية الغربية او الشمالية الغربية ليواجه الرياح الغربية السائدة وعادة ما يكون هذا الباب على شكل فتحة صغيرة اقرب الى الاستدارة يسهل غلقها عند الحاجة[3].

تنتهي مؤخرة الحوض بمدخنة تشبه الاسطوانة مجوفة تكون أعلى من الحوض بحوالي المتر ليخرج منها الدخان وتكون غالبا في الجهة الشرقية من الكورة، وتصنع هذه الاسطوانة على الغالب من الطين المفخور وتثبت بالطين اللزج في مؤخرة الحوض[4]. وعند إشعال الكورة يستخدم القير الخفيف القوام لأنه سريع الاشتعال[5]، او ان يضاف معه نوع اخر من القير المعروف في السومرية (EIR.E.A)[6]، والمعروف اليوم بالاسم العامي (الماستك)، وممكن إضافة البردي ايضاً في أثناء عملية الاشتعال[7]،

([1]) حول أفران الحرق راجع: الجادر، وليد، "صناعة النار" مقالة غير منشورة ؛
AbZ. p. 330 ; Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge.......,Op.Cit, p. 137; CDA. p. 160 ; MDA. p. 195 No. 430.

([2]) الهاشمي، رضا، "الملاحة النهرية........، م . س، ص 49.

([3]) الهيتي، صالح فليح حسن، "طريق القير الى بابل" دراسة في الجغرافية التأريخية، الجمعية الجغرافية، ع23، 1989، ص 15 وبعدها.

([4]) م . ن، ص 16.

([5]) الهيتي، صالح فليح حسن، "طريق القير ......، م . س.

([6]) راجع حول أنواع القار: المتولي، نواله احمد، مدخل........، م . س، ص 389 ؛
Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 148 .

([7]) الحجاج، عبد الحسين مهدي، "صناعة الزوارق في الهوير"، مجلة التراث الشعبي، ع 2-3، 1976 ، ص 173؛ Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge……,Ibid .

وكذلك القصب[1]، وجاء ذكر سكب القير في الكورة في قصة الطوفان في ملحمة كلكامش والمتضمنة الوح الحادي عشر، جاء في الأسطر (65–66): [2]

"**وسكبت ستة(سارات) من القير في الكور، وسكبت ايضا ثلاث (سارات) من الزفت**"،

يبدو ان القير الذي سكب اما لغرض، الصهر او لغرض إشعال الكورة نفسها.

بعد عملية الصهر او الحرق يصبح سائلا خفيف القوام ويتسرب في قعر الحوض الشوائب كالأتربة وبعض الصخور. ويستخرج صهير القير سائلا بوساطة أحواض صغيرة مصنوعة من الخشب تسمى اليوم "المخمر" وهي عبارة عن أحواض مستطيلة الشكل مفتوحة من الأعلى لها مقبضان من الجانبين[3]. بعد ذلك تفرش الأرض قرب الكورة (الفرن) بالبردي الجاف، وتمد عليه طبقة من ذلك القير بعد ان أصبح أكثر قابلية للتشكيل وأكثر فائدة، وبعد ذلك تمد على شكل مسيلات تمتد لثلاث او أربعة امتار وبعرض متر او متر ونصف [4].

يستعمل القير بشكل صاف في عدة مجالات بسبب مزاياه الكثيرة وأهمها سهولة التذويب وفي الجانب الأخر يستخدم في مجالات أخرى[5] اذ يخلط بمواد مثل الحصو والرمل والقش والتبن وبذلك يصلح لعدة استخدامات ومنها بالتأكيد بناء السفن[6].

عند اشتعال الكورة يقوم العمال الآخرون بغربلة التراب الرملي والذي جيء به من الكثبان الرملية وتزال عنه الكتل الترابية ليكون ناعما للغاية ثم يمزج مناصفة مع القير الذائب فوق سطح الكورة، وبعدها تاتي عملية مزج التراب مع القير بطريقة تعرف في الوقت الحاضر (الخدم) وتتم هذه العملية بأداة تسمى (المخدامة)، وهي عبارة عن عارضة خشبية تتجاوز المترين في طولها، وقد ربطت بحبلين في الثلث الأسفل منها[7]. يمسك طرفها العلوي احد العمال ويغمس طرفها السفلي في القير الذائب ويتم سحبها عن طريق

([1]) الهاشمي، رضا، "الملاحة النهرية......، م . س، ص 48.

([2]) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان........، م . س، ص 178.

([3]) الهيتي، صالح فليح حسن، "طريق القير......، م . س، ص 16 وبعدها .

([4]) م . ن، ص 17.

([5]) Forbes, R.J., Studies in Ancient Technology, Vol-I, Brill , 1955, p. 56.

([6]) Forbes, R.J. , Bitumen and Petroleum in Antiquity,Brill , 1936, p. 42.

([7]) الحجاج، عبد الحسين مهدي، "صناعة الزوارق......، م . س، ص 173.

الحبلين بوساطة العمال الأخرين، وتتكرر العملية عشرات المرات حتى يتجانس خليط التراب والقير بعضه مع بعضها الأخر، ثم تسد فتحات النار من أسفل الكورة عن طريق استخدام التراب او الرماد كي تحتفظ الكورة بحرارتها الداخلية، وتقليلا لأنفاق الوقود. وعندها تتم عملية تفريغ الكورة من القير ليوضع على الأرض المستوية المعدة له ويصب عليها بشكل مستويا كما ذكرنا. حتى يجف ويكون جاهزا للاستخدام(1).

4. عامل الجلود

احتل عامل او صانع الجلود مكانة مهمة وبارزة في العراق القديم، فهو القائم بكثير من الأعمال الخاصة بالجلود وملبي لحاجات ورغبات الناس المتعلقة بالجلود(2). عرف صانع الجلود في اللغة السومرية بصيغة ([lu□]A□GAB) وفي الاكدية (aəkappu)(3)، ومن خلال العلامة الصورية لهذا الاسم نلاحظ انها تشابه لشكل جلد منفوخ(4)، احتوت الكثير من النصوص المسمارية على مسميات الجلود والعمال العاملين عليها، وتصنيفهم لكثير من الحرفيين الآخرين، كما احتوت تلك النصوص على قوائم جلود الحيوانات التي استعملت من قبل عمال الجلود. وتشير النصوص الى ان كل مرحلة من مراحل معالجة وتصنيع الجلود كان لها شخص متخصص بها وكل هؤلاء المتخصصين يقومون بأعمال الدباغة والصناعة معاً(5). ولابد ان نعلم ان الحرف المتعلقة المتعلقة بالجلود كانت من العمليات الشاقة(6). ولذلك نرى ان كل مراحل الدباغة كانت تتم

(1) الحجاج، عبد الحسين مهدي، "صناعة الزوارق......، م . ن.

(2) الصوفي، شذى بشار حسين محمد، "دباغة الجلود وصناعتها في بلاد الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2004، ص 63.

(3) MDA. p. 86, No. 104 ; CDA. p. 28 ; TCS. Vol-I, p. 102 .

(4) الجادر، وليد، "صناعة الجلود في وادي الرافدين" مجلة سومر، مج 27، ج1 ،2 ، 1971، ص 308.

(5) الجادر، وليد، "الصناعة" موسوعة الموصل الحضارية، مج1، 1991، ص \219؛ UET.9,P.14ff .

(6) Von Soden, W., The Ancient ……,Op.Cit, p. 107.

تتم على أيدي العمال من الرجال دون النساء وذلك لصعوبة وقسوة مراحل تنفيذها كما هو معروف جيدا وحتى في يومنا هذا(1).

لكن التخصص في مجال محدد من أعمال الدباغة لم يكن أمرا مألوفا، اذ ان صانع الجلود بقي لازمان يحمل الاسم نفسه على الرغم من اختلاف وظيفة العمل في الجلود، ولكن في زمن متأخر جداً اطلق اسم الدباغ الذي ذكرته النصوص من العصور المتأخرة بالصيغة (resinu)(2)، ونلاحظ ان الكلمة الاكدية (risnu) تعني "التنقيع"، او "سائل الدباغ" بينما الكلمة الاكدية (risu) تعني "الضرب"(3)، وعلى الرغم من ان صانع الجلود يقوم بأعمال مختلفة خاصة بالجلود وتصنيعه مادتها الأولية والرئيسة هي الجلود، لكن صناعة الأحذية كانت من الاستخدامات الرئيسة للجلود في العراق القديم كما هو الحال في الوقت الحاضر، وتوافرت الكثير من الشواهد المدونة عن أنواع الأحذية وطرق صناعتها، والعاملين على تصنيعها. وكان هذا المجال مختصا أكثر للقصر وللمعبد ولذوي النفوذ(4).

حدد قانون حمورابي (1792–1750 ق.م) أجور عامل الجلود فالمادة (274) تحدد أجرته بخمس حبات من الفضة مثل باقي الحرفيين، اذ انه لا يقل أهمية عن باقي الحرفيين والمهنيين في بلاد الرافدين(5).

كان من الطبيعي ان يتسلم عامل الجلود مادته الأولية لغرض التصنيع اما من مصادرها الرئيسة "أي من أصحاب الحيوانات او من المخازن العائدة للقصر او للمعبد(6)، للمعبد(6)، وعليه ان يقوم بأعمال الدباغة كلها التي تجري على الجلد وتهيئته ليكون صالحا للتصنيع، وتخصص العراقيون القدماء في هذا المجال الواسع ومعرفتهم الدقيقة

---

(1) الجادر، وليد، "صناعة الجلود ......، م.س، ص 313.

(2) الصوفي، شذى بشار حسين محمد، دباغة الجلود.......، م . س، ص 63؛
Von Soden, W., The Ancient……..,Ibid.

(3) CDA. p. 305.

(4) المتولي، نواله احمد، مدخل.......، م . س، ص 281؛
Von Soden,W. ,The Ancient........., Op.Cit,p. 107f .

(5) رشيد، فوزي، الشرائع العراقية......، م . س، ص 165.

(6) MCS. Vol-VI, p. 2 , 15; BIN. Vol-V, p. 26f.

بصفات وخواص المواد المستخدمة لمعالجة الجلود جعلتهم يحصلون على جلود ناعمة ولينة جيدة[1]، وعلى الرغم من ان من أولى استخدامات الجلود هي تقديمها كقرابين للآلهة، فقد كانت تهدى الى الملوك وكبار موظفي الدولة أيضا من عمال الجلود او من الرعاة أنفسهم ففي احد النصوص المسمارية يذكر ان:

"عامل الجلود قام بإرسال جلد ثور كهدية الى عربة رسول الملك"[2].

كانت حرفة الدباغة مثل باقي الحرف في بلاد الرافدين من ضمن الحرف الخاصة بورش القصر او المعبد ومع ذلك كانت هناك حالات يعمل فيها الحرفي (عامل الجلود) لنفقته الخاصة او لأفراد آخرين[3].

اما الورش او الأماكن التي كان يتم فيها العمل فمن الطبيعي كانت تخصص لها أماكن بعيدة عن مراكز السكن او عن أحياء السكن مثل عدة حرف تتطلب ان تكون بعيدة عن أحياء السكن لأسباب اقتصادية او اجتماعية ، وكما هو الحال مع ورش تصنيع الجلود فالأسباب الاجتماعية هي بسبب الروائح غير المستحبة التي تنتج عن أعمال التصنيع ومراحل معالجة الجلود[4].

لا يختلف عامل الجلود بخصوصيته وأهميته في المجتمع العراقي القديم وعلى مر العصور عن بقية الحرفيين الآخرين فقد كان له ختمه الخاص الذي يكتب عليه اسمه ومهنته، اذ وجد ختم يعود لمدينة اوما (جوخة) وهو مؤرخ في زمن سلالة اور الثالثة يعود الى عامل جلود دون عليه اسمه ومهنته التي وردت بالصيغة الآتية:

(Aakal.la A GAB)[5]، اذ كان من ضمن الأعمال الموكلة الى هذا الحرفي هو عمل الجلود الخاصة بالمراكب النهرية سواء المراكب التي كانت مادتها الرئيسة هي جلود

---

(1) Eames Collection, KK 29 , D 19.

(2) BIN. Vol-V, p. 25, No, 156 .

(3) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س، ص 15.

(4) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي ......، م . س ، ص 155؛

ليفي، مارتن، الكيمياء ......، م . س، ص 105.

(5) الحاج يونس، ريا محسن عبد الرزاق، الكتابة على الأختام......، م . س، ص 78؛

الصوفي، شذى بشار حسين محمد، دباغة الجلود....، م . س، ص 65؛

Stol, M. "Leder" RLA. Vol-6, p. 530.

فقط مثل القرب ام بمساعدة مواد أخرى مثل الكلك، او ان يقوم بعمل الأجزاء الجلدية الخاصة بالسفن مثل تغطية كرسي الملاح اذ يجب الاهتمام به اذ ان تغطيته تتم بنوع من الجلود وهي جلود الأغنام، وذلك لخاصية جلود الأغنام من حيث النعومة[1]، وان كل نوع من جلود الحيوانات يستخدم لغرض معين . او يقوم بعمل رئيس ومهم كذلك وهو سد الحزوز بقطع او أشرطة جلدية وهذا العمل يجب ان يكون دقيقا ومتقنا[2]، فضلا عن أعمال تغليف وتزيين الكثير من أجزاء السفن او المراكب، وبشكل خاص سفن ومراكب الآلهة والملوك ومنها التي تخصص للاحتفالات[3].

هناك نص مسماري من زمن سلالة اور الثالثة يشير الى "ان عامل من عمال كوروش (guruɘ) عمل لمدة ثمانية أيام لصنع شيء من الجلد لزورق الملك"، كذلك ورد في نص اخر "ان ثلاثة أشخاص قاموا بعمل يخص الجلود وهو تغليف إطار خشبي باستخدام الجلد وكان الجلد المطلوب التغليف به من ثلاث ألوان مختلفة وهو لزورق ملكي أيضا وتطلب انجاز العمل مدة خمسة أيام واستعمل فيه 85 جلد[4]، وفي نص ثالث من اور يخص أعمال الجلود أيضا ويخص العمل لزورق الإلهة ننليل او الإله ننورتا قام به عامل جلود واحد واستعمل لذلك أربعة جلود واستغرق انجاز العمل مدة خمسة أيام وكانت طبيعة العمل تزيين الزورق[5].

---

(1) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي...... ، م . س ، ص 197.
Cohen, M.E., The Cultic Calendar…….,Op.Cit, p. 171.

(2) الهاشمي، رضا، "الملاحة النهرية.......، م . س، ص 50.

(3) بوتس، دانيال، حضارة وادي....، م . س، ص 197.

(4) م . ن.

(5) م . ن .

5. النجار

كان تعلم أي حرفة من الحرف في العراق القديم لا بد ان يستغرق مدة محددة لتعلمها واكتساب الخبرة فيها واقل تحديد لذلك هي خمس سنوات[1]، وكان الحرفيون يعملون كما سبق القول في ورش خاصة بالقصر او المعبد، والسبب هو ان القصر والمعبد اقرب لمؤسستين استهلاكيتين لكثير من السلع والمواد على مختلف أنواعها منها المحلية ومنها المستوردة، وفيما يتعلق بالمواد المحلية ولغرض تهيئتها او تصنيعها كان لابد من جمع عدد من الحرفيين والمتخصصين، وطبيعي ان أجورهم كانت تدفع من تلك المؤسستين[2]، ونجد في النصوص المسمارية كثيراً من القوائم تذكر فيها الحرفيين في بعض الأحيان نجدهم او بعض منهم يعملون مجتمعين مثل النجارين وعمال القصب وعمال الجلود والصاغة والحدادين وغيرهم. فضلا عن ان نصوص أخرى تذكر حرفة او نوع من أنواع الحرفيين[3].

عرف النجار في اللغة السومرية (^{lu}NAGAR) وفي الاكدية (naggaru)[4]، كما ذكرت النصوص ان لهؤلاء النجارين مسؤول أعلى عرفته بـ "كبير النجارين" ذكر اسمه بالمصطلح (GAL.NAGAR) في السومرية وفي الاكدية (rab naggari)[5]. والنجار هو الشخص او الحرفي الذي يعمل على تقطيع الخشب وترتيبها وصناعتها بالأشكال والمواد المطلوبة، وهو الذي يعمل على صناعة الأبواب الخشبية والأثاث بأنواعها والأدوات وبعض الآلات او مقابض الآلات مثل المناجل والآلات الزراعية، وهو احد الحرفيين العاملين في تهيئة الألواح الخشبية مع الملاح من اجل صناعة السفن والمراكب النهرية، وبالتالي هو الحرفي الذي يعمل بالأخشاب بشكل عام[6].

---

(1) Van de Mieroop,M. , The Ancient ……., Op.Cit,p. 186.

(2) علي، قاسم محمد، سرجون الآشوري……..، م . س ، ص 101؛
Van De Mieroop,M. ,The Ancient…….., Op.Cit,p.181 .

(3) UET. Vol-III, p. 240, 257,258 ; UET. Vol-IX, p. 22ff.

(4) حميد، احمد مجيد ، نصوص مسمارية……..، م . س، ص 188؛
AbZ. p. 194 , No. 560 ; MDA. p. 231, No. 560.

(5) CAD. (N) part-I, p. 114.

(6) المتولي، نواله احمد، مدخل في دراسة…… ،م . س ، ص 291؛
CAD.(N) part-I, p. 112ff ; UET. vol-III, p. 231.

تشير العلامة التي تدل على حرفة النجار في مرحلتها الصورية الأولى الى عملية إجراء التثقيب في كتل مقطعة من الأخشاب او شكل الة الحفر المستخدمة في العمل[1]، وكانت المواد الأولية التي يعمل عليها النجار او اي حرفي اخر كالأخشاب والمعادن والجلود تصل الى الوسطاء من التجار ثم الى الحرفيين او الى الحرفيين مباشرة[2]، وربما يتسلمها الحرفي مباشرة بنفسه.

من الممكن أيضا حفظها، أي المواد الأولية، في المخازن المخصصة لحفظ الأخشاب التي كانت بطبيعة الحال تابعة للقصر او للمعبد في الازمنة الأولى من تاريخ بلاد الرافدين[3]. وبعد توافر المواد الأولية للنجار يقوم بتقطيعها (أي الأخشاب) الى قطع معينة وحسب المواد المراد عملها ، ثم يقوم بصقل تلك القطع للحصول على الملمس الناعم، وبعد ذلك يعمل على توصيل قطع الأخشاب بعضها ببعضها الآخر لتؤدي الغرض او الشكل المطلوب[4].

اما أدوات النجار ذاته فقد صنعت في بادئ الأمر من النحاس وفيما بعد صنعت من البرونز وفي العصر الآشوري صنعت من الحديد وبذلك أصبح العمل أكثر اتقانا ودقة[5]، وتمثلت أدوات النجار بالمنشار وذكرته النصوص المسمارية في الاكدية (ɘaɘɘaru)[6]، وقد استخدم المنشار لغرض تقطيع الألواح الخشبية الكبيرة الى قطع اصغر وحسب الأشكال والقياسات المطلوبة، كذلك لقطع جذوع الأشجار وتحويلها الى قطع صغيرة، كما كان الأزميل احد أدواته والذي عرفته النصوص السومرية بالمصطلح

ونلاحظ ان كلمة نجار المستعملة في عصرنا هي وليدة الكلمة ذاتها من العصور العراقية القديمة. باقر، طه، من تراثنا........، م . س ، ص 144.

(1) الجادر، وليد ، "الأزياء والأثاث"، حضارة العراق، ج4، بغداد، 1985، ص 382.

(2) الجادر، وليد، "صناعة التعدين" حضارة العراق، ج4، بغداد، 1985، ص 245.

(3) الجادر، وليد، "صناعة التعدين" ......، م . س ، ص 245.

(4) احمد، سهيلة مجيد، الحرف والصناعات....، م . س، ص 133.

(5) ناجي، عادل ، "الأختام الاسطوانية" حضارة العراق، ج4، بغداد، 1985، ص 222.

(6) علي، ياسمين عبد الكريم محمد، "الأثاث في العصر الآشوري الحديث 911–612 ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد ، كلية الاداب ،2004 ، ص 56؛ وعرف في السومرية بالمصطلح (urudu-ɘum-gam-ma) CAD, (□/II), p. 174f

(NIG.KI.TAB) وفي الاكدية ورد (imtu)[1]، واستخدم الأزميل لعمل ثقوب في القطع الخشبية بمساعدة المطرقة، ومن أدوات النجار في العراق القديم كذلك الفأس وعرف في النصوص السومرية بالمصطلح (ᵞA.AZ.ZI.IN.NU) ويرادفها في الاكدية (¡assinu)[2]، ومن الأدوات التي استخدمها النجار أيضا المثقب والسكين[3].

حدد قانون حمورابي في إحدى مواده القانونية الحد الأدنى لأجرة النجار وهي خمس حبات من الفضة لليوم الواحد من العمل، وهذه الأجرة لا تتناسب مع أسعار السلع والمواد الغذائية التي كانت سائدة آنذاك، لذلك فالمركز الاجتماعي والاقتصادي للحرفيين بصورة عامة والنجارين بصورة خاصة كان منخفضاً[4] ، كما حددت شريعة الملك حمورابي أجرة احد الحرفيين الآخرين العاملين في بناء السفن وهو "النقار"، اذ يقوم بتفكيك أجزاء السفينة اما لغرض إعادة بناءها او لإصلاحها، وكانت الأجرة التي حددتها الشريعة هي خمسة حبات من الفضة[5].

وفيما يأتي نذكر بعض الشواهد المدونة التي تذكر النجار وعلاقته في صناعة السفن والقوارب:

"NAGAR....ɘa MA.U....ipuɘu "

الترجمة: "النجار الذي بنى القارب[6]"

نقتبس من نص اخر :

u atkuppu... MA.I.DUB lu NAGAR.ME mala¡u "lipuɘu

الترجمة: "النجارون، الملاحون وعمال القصب يبنون قارب الحمولة"[7].

([1]) CAD. (I/J) p. 141.

([2]) علي، ياسمين عبد الكريم، الأثاث......، م . س، ص 56؛ CDA. p.110

([3]) علي، ياسمين عبد الكريم، الاثاث.......م . س، ص 57.

([4]) احمد، سهيلة مجيد، الحرف والصناعات........، م . س، ص 132؛ رشيد، فوزي، الشرائع......، م . س، ص 136 وما بعدها، والمادة القانونية رقم (228).

([5]) سليمان، عامر، نماذج من.......، م . س، ص 199.

([6]) CAD. (N) part-I, p. 113.

([7]) CAD. Ibid .

ومن خلال هذه النصوص والنصوص الأخرى (التي لا يسعنا ذكرها هنا) يتوضح ان عمل او بناء المراكب والسفن قياسا الى الحرف الأخرى لا يتم الا بتظافر جهود مجموعة من الحرفيين والعمال وكل حرفي منهم له أهميته الخاصة ودوره البارز والواضح والضروري في العمل ليكون العمل في النهاية عملا متكاملا ومتقنا.

من أدب المناظرات[1] هناك مناظرة أدبية بين شجرة النخيل وشجرة الأثل (الطرفاء) يبين من خلالها الأديب العراقي القديم مهام وفوائد كل منهما ونقتبس جزءا من ترجمة النص الخاص بشجرة الأثل من ردها على شجرة النخيل:

"**الفلاح يقتطع من أغصاني الأخشاب، ليمد مسحاته، ويصنع أدوات مختلفة يستخدمها لفتح قنوات الري، ليروي الحقول... ولرطوبة الأرض،(يصنع أدوات) لتذرية ودراسة الحنطة والذرة، الخباز يعجن العجين في إناء من خشبي، من اجلها الناس يتكاثرون النجار... يحترمني.... ويمتدحني يومياً**"[2].

([1]) أدب المناظرات واحدا من ضروب الأدب في العراق القديم، ويرجح الاستاذ طه باقر ان اصل هذا الضرب من الادب يرجع الى الادباء السومريين، وان كلمة مناظرة في السومرية جاءت (ADMAN. DU11.GA) ومعناها "حوار ما بين رجلين او اثنين"، وتبدا المناظرة بمقدمة عن اصل الموضع المتنازع عليه ثم يقدم كل من المتناظرين اهميته، ثم المفاخرة بعرض اقوال كل منهما وجواب احدهما للاخر مبينا فضائله ومنافعه وتنتهي المناظرة بذهاب المتخاصمين الى احد الالهة للتحكيم ومصالحة الخصمين، وقد وردتنا عدة مناظرات، منها الفضة والبرونز، والطير والسمك، والفاس والمحراث، والنسر والحية وغيرها.

باقر، طه، مقدمة في أدب......، م . س، ص 162 وما بعدها.

([2]) الجبوري، صلاح سلمان رميض، أدب الحكمة في وادي الرافدين في ضوء النصوص المسمارية، اطروحة دكتوراه منشورة ، جامعة بغداد ، كلية الاداب، 1999 ، ص 147.

المبحث الثاني

مواد العمل

1. القصب

القصب من المنتجات المحلية في العراق القديم، والعمل فيه من النشاطات اليومية فهو متوافر في القسم الجنوبي من العراق وهو من النباتات الطبيعية التي تنمو على شواطئ الأنهار والقنوات، وسهل الحصول عليه لكافة طبقات المجتمع[1]، وعملية الحصول عليه غير مكلفة اذ تحتاج فقط الى عملية قطعه فيكون في متناول اليد، ويواصل نموه من جديد فهو يتواجد ويتكاثر من دون الحاجة الى عناية البشر[2]، وقطع القصب نشاط مهم في بلاد الرافدين، والمجاميع الكبيرة لحزم القصب تنتشر في كل مكان[3].

عرف القصب في السومرية بصيغة (GI) وفي الاكدية (qanu)[4]، وتوجد للقصب أنواع متميزة منها الجيدة ومنها غير الجيدة، فهناك القصب الأخضر ونوع عرف في السومرية (GI-ZI)[5]، وهناك ايضاً قصب "الشق" وعرف في السومرية (□ID) ، ويستعمل هذا النوع كعلف للحيوانات، لكن في العراق القديم يستعمل القصب بشكل كبير وواسع لصنع السلال والحصران والأبواب وغير ذلك. وكان سعره اعلى بكثير من أصناف القصب الأخرى[6].

استخدم اسم القصب في أسماء نباتات كثيرة في العراق القديم وهذا ما تؤكده قوائم النصوص المسمارية التي تدرج كثير من أسماء النباتات فهناك القصب الجيد او الحلو" اذ عرف في السومرية ($GI.DUG/ DU_{10}$) وفي الاكدية (qan ¿abi)، ونبات اخر يدخل القصب في تركيبه اسمه (GI.□UL.□AR) وفي الاكدية (qan ɘililli)، ويعني

---

(1) Goddeeris, A., Economy ……, Op.Cit, p. 367.

(2) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي، ……، م . س، ص 178.

(3)Van de Mieroop, M., "Reed in …….. , Op.Cit, p. 147.

(4) CDA. p. 284 ; CAD.(Q) p. 85ff.

(5) Eames Collection, B8.

(6) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي ….، م . س، ص 181.

الاسم في الاكدية "قصب الفتل"، وهو ما يرجح ان يكون هو القصب المستعمل لصناعة السلال والحصران (البواري) وباقي الأشياء التي يحتاج عملها لضفر القصب او فتله [1].

ذكرت عمليات قطع القصب وحزمه في النصوص المسمارية كثيراً فهو من الأعمال اليومية المهمة للفرد العراقي القديم، خاصة وان استعمالاته كثيرة[2]، يقاس القصب بعد قطعه وتجميعه بعدد الحزم وعرفت حزمة القصب في السومرية بصيغة (SA.GI)[3]، تعددت النصوص المسمارية التي تؤكد على عمليات شحن ونقل القصب بين المدن العراقية القديمة[4] .

سبق ان ذكرنا ان القصب نبات طبيعي ينمو بعد قصه ولا يحتاج الى رعاية وعناية كباقي النباتات، ولحاجة العراقي في الأزمنة القديمة والى يومنا هذا الى القصب فمن البديهي بعد عملية قصه والاستفادة منه ينتظر نموه من جديد لتبدأ عملية قطعه ثانية ونقتبس من احد النصوص المسمارية ما يؤكد هذه العملية.

"**gi qa□-nu-um-ma li iliam lu kasim** "

الترجمة: "كل القصب الذي نمى يجب قصه"[5]

من العمليات التي تجري على القصب هي عملية التقشير،وقد ورد ذكر هذه العملية في احد النصوص اذ أشار "**دعهم يقشروا القصب**"[6]، وبعد عمليات قطع وحزم القصب ينقل الى ورش العمل ليدخل في استعمالات عدة فهو يستعمل لصنع الآلات الموسيقية وكذلك يستعمل في أثناء شرب الخمور، وهناك نص مسماري يذكر:

"**160 حزمة من القصب لأجل الموسيقي الذي يسكب الشراب للملك**"[7].

---

(1) باقر، طه، " دراسة في النباتات المذكورة في المصادر المسمارية" مجلة سومر، مج9، ج1، 1953، ص 13.

(2)MCS . Vol-IV, p. 8.

(3) Sollberger, TCS. Vol-I, p. 120.

(4) BIN.5,P.23 ,no.84.

(5) CAD. (Q) p. 86.

(6) CAD. Ibid.

(7) المتولي، نواله احمد، مدخل في......، م . س، ص 291؛

UET Vol-III, p. 233, No. 853 ; BIN. Vol–IX, p. 57ff .

واستعمل كأغصان لأغراض دينية[1]، وكانت حزمة القصب المعقوفة تمثل الإلهة اينانا عند السومريين[2]، واستعمل القصب كذلك لأقلام الكتابة على الطين، وسمي قلم القصب (GI.DUB) وعرف حجر صانع القصب باسم "حجر القصب" واغلب الظن ان هذا الحجر استخدم لبري الأقلام وتعديلها[3].

كما استخدم القصب لبناء البيوت كليا او كعامل مساعد ومقوي في عملية بناء البيوت والمباني العمرانية الأخرى كالقصور والمعابد والزقورات والمخازن[4]، كذلك استخدم لسد الثغرات والفتحات التي تحدث عند القنوات وضفاف الأنهار ولإصلاح الجسور والمعابر وذلك باستخدام القصب مع الطين[5].

صنعت من القصب الأدوات المنزلية الكثيرة كالسلال والحاويات[6]، واستخدم كوقود ايضاً وهناك نصوص تذكر ضرورة جلب القصب لبيت الألواح لاستخدامه في إشعال النار ، كان القصب من المواد الضرورية لإشعال الكورة سواء تلك الخاصة بتذويب القار ام لأغراض أخرى[7]، وطبيعي انه استخدم كوقود لتحضير الطعام ونقتبس جزءا جزءا من قصة الطوفان في ملحمة كلكامش ما يوضح ذلك ، اللوح الحادي عشر، الأسطر (157-159):

"ونصبت سبعة وسبعة قدور وكومت تحتها
القصب والأرز والأس فشمت الآلهة الرائحة[8]"

---

(1) BIN. Vol-V, p. 23, No. 83 ; UET. Vol-III, p. 233 .

(2) المتولي، نواله احمد، مدخل في ....، م . س، ص 291.

(3) م . ن، ص 183؛
باقر، طه، "دراسة في النباتات ...... ، مج 9، م.س، ص 12.

(4) Goddeeris, A., Economy ………,Op.Cit, p. 367;
Van de Mieroop,M. ,"Reed in……… , Op.Cit,p. 147;
Robertson,J.F., The Internal Structure of Old Babylonian Nippur" JCS, Vol-36, Philadelphia ,1984 , p. 159.

(5) UET. Vol-III, p. 233 ; Van de Mieroop, M. , " Reed in,...,Op.Cit, p. 175.

(6) Bottero, J., Every Day …….., Op.Cit,p. 26; BIN. Vol-V, p. 57ff ; Eames Collection, A 5, F 7; BIN. Vol-IX, p. 57ff .

(7) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة......، م . س، ص 48؛ UET. Vol-III, p. 233

(8) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان......، م . س، ص 182.

فيما يخص السفن والمراكب المائية فهو مصدر رئيس لصنع القوارب النهرية القفف والطوافات فضلا عن مساهمته في بناء السفن كذلك يساهم في إصلاح السفن والقوارب، فعندما تكون الواسطة بحالة جيدة وتنضح ماء بسبب وجود شقوق صغيرة، فتسد تلك الشقوق بتسخينها بواسطة حزمة من القصب مشتعلة ثم تسوى المنطقة بدحرجة قصبة صغيرة[1].وكانت أقدم سفينة ،معمولة من القصب ، اذ نقتبس مقطع من قصة الطوفان البابلية(أتراخاسيس)، الأسطر 6–7 من رقيم يعود الى العصر البابلي الوسيط: "**أبن سفينة كبيرة ، وليكن بناؤها كليا بالقصب...**" [2]

استخدمت كميات كبيرة من حزم القصب لاغراض صناعية كان من بينها صناعة الزوارق والأثاث، اذ ذكرت نصوص سلالة اور الثالثة الاقتصادية المضامين عن كميات حزم القصب المستخدمة في صناعتها، جاء في احدها ذكر كميات حزم القصب لصناعة زورق واحد: "(4260) حزمة من قصب التفشيق (gi-əid) و 12.384 حزمة قصب (gi-izi) ووزن هذه الحزم الكبيرة يكون بالاطنان[3]، وكان العراقيون القدماء قد عرفوا صنع الأثاث من القصب ايضاً قبل ان يعرفوا الأخشاب وهذا ما تؤكده النصوص المسمارية فضلا عن المخلفات الأثرية[4]، كما دخل القصب ايضا في الأغراض الطبية العلاجية وفي أعمال السحر[5].

من استعمالات القصب للإغراض الدينية دوره في احتفالات عيد رأس السنة (الاكيتو) ففي اليوم الخامس من الاحتفال تصل مواكب الآلهة الى مدينة بابل، يشارك الملك في شعيرة دينية في الساحة اذ يحفر خندق توضع فيه حزمة من القصب مكونة من

([1]) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س ، ص 200 ؛ UET.Vol-III, p. 233

([2])علي،فاضل عبد الواحد، الطوفان......، م . س، ص172.

([3]) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي ...... ، م . س ، ص 181.

([4]) م . ن، ص 189 وما بعدها؛

الحجاج، عبد الحسين مهدي، "صناعة الزوارق......، م . س، ص 171؛

المتولي، نواله احمد، مدخل في.......م . س، ص 291؛

BIN, Vol-IX , p. 52ff ; Eamas collection ,E7 ,I45.

([5]) Van de Mieroop,M. , " Reed in……,Op.Cit, p. 175 .

أربعين قصبة غير مكسورة تربط بحبل من جريد النخيل كما يربط ثور ابيض بجانب الحفرة وتوقد النار في هذه الحفرة بحزمة القصب[1].

في اسطورة (انكي وتنظيم الكون) نلاحظ ان الاله انكي يبارك لبلاد سومر والبلدان المجاورة أشجارها وقصبها وفضتها وذهبها... الخ[2]، ونقتبس منها

"**والبني يزين نفسه (لانكي) بذيل من نباتات القصب الصغيرة**"[3].

ليس بوسعنا ان نذكر النصوص والكتابات المسمارية المختلفة الأنواع والمضامين كلها فمنها الاقتصادية والدينية والتاريخية والأدبية وغيرها التي تتحدث عن القصب وأنواعه واستخداماته ولكن سنقتبس بعضاً منها، من أدب المناظرات، ومن مناظرة " الصيف والشتاء" نقتبس المقطع الآتي:

"**وجعل اسماك البحر ، جعلها تضع بيضها في أحراش القصب**"[4].

ومن المؤلف الأدبي (رحلة اله القمر ننا الى مدينة نفر) نقتبس الآتي:

"**في الأحراش أعطني القصب اليابس والقصب الأخضر... اني ذاهب الى اور**[5]"

اما من ادب التراتيل نقتبس ايضا من "ترتيلة في وصف الاله سين" السطر 20 اذ جاء فيه:

"**من اجل غاب القصب الطاهر قد جعلت أبقاري كثيرة**"[6].

ومن ترتيلة التماس للاله سين ايضا نقتبس السطر السادس:

"**عندما يملأ الهور بالقصب الميت والقصب (الأخضر)**" [7].

([1]) الراوي، شيبان ثابت، الطقوس الدينية في بلاد الرافدين حتى نهاية العصر البابلي الحديث، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2001، ص 92؛
UET. Vol-III, p. 233 .

([2]) الجنابي، شيماء صلاح احمد، الاله انكي ......، م . س، ص 37.

([3]) عبد اللطيف، سجى مؤيد، الحيوان في ادب العراق...... ، م . س، ص 30.

([4]) الجبوري، صلاح سلمان رميض، أدب الحكمة ....، م . س ، ص123.

([5]) القطبي، مهند عاشور شناوة، مجمع الآلهة.....، م . س، ص 212.

([6]) الهيتي، قصي منصور عبد الكريم، عبادة الاله سين........، م . س، ص 150 .

([7]) م . ن ، ص 153.

اما التراتيل الدينية المتعلقة باله الهواء انليل فقد ورد في إحداها:

"**لولاه (انليل) ما وضع السمك بيضه في الأهوار وأدغال القصب**"[1].

ومن احد النصوص المدرسية المتعلقة بالأسماك وأماكن وجودها ورد:

"**كعبير غابة الأرز في البيت هناك الجعة هناك الجعة الجيدة**

منشورا بقدر سياج القصب"[2].

ومن الأدبية السومرية المسماة "موطن السمك" نقتبس:

"**الذي له شفاه كبيرة ويمتص قصب**"[3].

ذكر القصب في نصوص الفأل البابلية اذ ورد في احدها[4]:

"**اذا شوهدت في منخفض مدينة ما نبتة القصب،**

فالآلهة سوف تبارك البلاد برحمتها"

هناك نبات اخر لا يقل أهمية عن نبات القصب هو نبات البردي وقد ورد اسمه في السومرية (NUMUN) ويقابله في الاكدية (urbatu)[5]، وكذلك نبات الأسل واسمه في السومرية (NINNI) وفي الاكدية (aəlu)[6]، وكذلك وردت تسمية الدغل الدغل في الاكدية بصيغة (¡uabu)[7]. ولهذه النباتات دور فعال في عملية بناء المراكب المائية[8]. واستخدمت حصيرة القصب للسفن ايضاً، أطلقت تسمية (GI-GID) في السومرية وفي الاكدية (kitum)[9] أو (GI-SA) ويقابلها في الاكدية (kiəəum)[10]، على الحصيرة بشكل عام. وبالنظر لأهمية الحصران ليس فقط لوسائط

---

(1) عبد اللطيف، سجى مؤيد، الحيوان......، م . س، ص 17.

(2) عبد اللطيف، سجى مؤيد، الحيوان........، م . س، ص 20.

(3) م . ن، ص 28.

(4) الجواري، هيثم احمد حسين عبو، نصوص الفأل ......، م . س ، ص 209.

(5) Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 144.

(6) Salonen, A., Ibid.

(7) Salonen, A. , Ibid.

(8) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية ......، م . س.

(9) AHw. p. 495 ; Sollberger, TCS. Vol-I, p. 121.

(10) عن أنواع الحصران او البواري واستخدامات القصب المتنوعة راجع: BIN. Vol-IX Eames Collection, E 7 ; TCS. Vol-I, p. 122.

النقل المائية بل للحياة اليومية بشكل عام فهناك الكثير من الأمثلة والنصوص التي تحدثت عنها وعن الحرفي الذي يقوم بحياكتها نورد منها[1]:

"GI ku-tu-um-mu ɘa tuɘepiɘu i□u"

الترجمة: "حصيرة القصب التي عملتها جداً صغيرة"

ونص اخر تحدث عن كمية حزم القصب المطلوبة لعمل الحصران:

" 5540 GI.SA.ʏI.A qadum 300 GI.ʏI.A ɘa ana KID.GI.ʏI.A innadnu

الترجمة: "5.540 حزمة من القصب منها 300 سوف تعطى(لعمل) حصران القصب"

2. الاخشاب

عرفت الأخشاب في اللغة السومرية (GI□) وفي الاكدية (i□u) وهذه التسمية أطلقت على الأخشاب وعلى المواد المصنوعة منها[2]. ومن خلال النصوص المسمارية ذات المضامين المختلفة ومنها النصوص المعجمية نلاحظ الكم الكبير من تسميات لأنواع الأخشاب وكذلك الأدوات والمواد المصنوعة منها قياسا الى الأدوات المصنوعة من المواد الأخرى كالطين والمعادن والجلود[3]، وبما ان الخشب مادة عضوية وبسبب الرطوبة العالية والأملاح لتربة بلاد الرافدين فان الأخشاب مادة تتلف بتقدم الزمن ولا يبقى منها شيء لذلك كانت معظم المعلومات عن الأخشاب مستمدة من المصادر المدونة وهي كثيرة جدا ومتنوعة من حيث المادة والمضمون وقد أمدتنا بمعلومات قيمة عن موضوعنا هذا فضلاً عن المنحوتات البارزة والرسوم الملونة والجداريات والنماذج الطينية وكذلك النماذج المعمولة من الحجر[4].

([1]) CAD. (K) p.612; CAD. (B) p. 339 .

([2]) MDA. No. 296, p. 137 ; CAD. (I/J) p. 214.

([3]) Von Soden,W. ,The Ancient ……. , Op.Cit,p. 110.

([4]) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س ، ص 169 ;

Von Soden,W. ,The Ancient……..,Op.Cit., p. 110.

على الرغم من ان الأخشاب سريعة التلف بسبب عوامل الزمن والرطوبة ومع ذلك فقد تم العثور على قطعة مصنوعة من الخشب في مدينة نمرود تحمل الرقم المتحفي (122117 م ع) تعود الى

لم تكن بلاد الرافدين خالية من مادة الأخشاب بل فيها أنواع من الأخشاب الجيدة والمفيدة للاستعمال، فقد ذكرت النصوص المسمارية الغابات في بلاد الرافدين كما ورد ذكر الحراس القائمين عليها وعلى الاهتمام بها، فحراس الغابة أناس محترفون وقد أطلق عليهم تسمية (^{lu}TIR) في السومرية أي بمعنى "رجل الغابة"، كما أطلقت أسماء بعض المختصين لنوع معين من الغابات مثل "رجل الطرفاء" والذي ورد بصيغة (^{lu}ɘinig) ، أي بمعنى "مزارع ومهتم بشجرة الطرفاء"[1].

اما واحات النخيل في بلاد الرافدين فهي واسعة وتمتد في مناطق شاسعة من العراق، ولا يمكن اغفال شجرة النخيل بأي حال من الأحوال، وان فوائدها واستعمالاتها كثيرة ومتعددة[2]، كذلك كانت أشجار البلوط في القسم الشمالي من بلاد الرافدين هي الأخرى من الأشجار المهمة[3].

ان وجود بعض أنواع الأخشاب في بلاد الرافدين لم يمنع من قيام الحكام والملوك باستيراد أنواع أخرى من الأخشاب الجيدة والنادرة من البلدان المجاورة لبلاد الرافدين، فقد كانت الأخشاب المتميزة بالمتانة والجودة على رأس قائمة المواد المستوردة لغرض استعمالها في الصناعات المطلوبة التي تحتاج الى جودة ومتانة في الصناعة وخاصة صناعة السفن والمراكب النهرية، فضلاً عن الحاجة اليها في أعمال البناء والعمران، لذلك عمد العراقيون على استيراد الأخشاب ذات النوعيات الجيدة. اذ كان من الأسباب الرئيسة في ازدهار التجارة في بلاد الرافدين وعلى مر العصور التاريخية له هو عدم توافر المواد

القرن التاسع–السابع ق.م يبلغ طولها 21 سم وعرضها 7 سم وكذلك قطعتان من الخشب المطعم بالذهب عثر عليهما ضمن المقابر الملكية التي تم الكشف عنها في مدينة نمرود. علي، ياسمين عبد الكريم محمد، الأثاث......، م . س، ص 93 وما بعدها.

(1) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي.....، م.س، ص 175 و 178.

(2) الجبوري، أسماء عبد الكريم، النخلة........، م . س ؛ باقر،طه، "دراسة في النباتات المذكورة في المصادر المسمارية " سومر، مج 8، 1952، ج1 ، ص 52 وما بعدها .

(3) Stol, M., RLA. Vol-6, p. 472 ; Heimple, W., « Magan » RLA. Vol-7, p. 196 .

الأولية لكثير من الصناعات وبشكل خاص الأخشاب والمعادن والأحجار[1]، فضلا عن المواد الأخرى من العطور والتوابل وغيرها.

من النصوص المسمارية وأبرزها التي تؤكد على عمليات الاستيراد، ومنها استيراد الأخشاب هي كتابات الأمير السومري كوديا، اذ أكدت كتاباته على قيامه باستيراد أنواع من الأخشاب بوساطة نقلها بالسفن والمراكب النهرية من أماكن مختلفة لغرض استخدامها في مجالات عدة، ونقتبس من تلك الكتابات ومن نص التمثال (A) الأسطر 55 وما بعدها:

"اخشاب زبالوم ، واخشاب "اوسوخ" الكبيرة واخشاب تولوبوم ،

الأخشاب الجبلية فأعمدة عملها، وفي معبد الأيننو، كجسور السقف وضعها له"[2].

من نص التمثال (D) للأمير كوديا نقتبس من العمود الرابع الأسطر (7−11) ما يأتي: **"مكان وميلوخا وكوبين وارض دلمون جهزته بالخشب"[3].**

عرفت من خلال النصوص المسمارية أسماء كثيرة للأخشاب[4]، فهناك أشجار الصفصاف وعرفت في السومرية (^{gi}ەKIM□) وفي الاكدية (¡ilepu)[5]، وخشب من مكان اسمه في السومرية (^{gi}ە MEZ.MA□.GAN.NA) وفي الاكدية (musukɑnu)[6]، وخشب الأثل او الطرفاء وسمي في السومرية (^{gi}ە□INIG) ويقابله في الاكدية (bɜnu)[7]، اما أخشاب الغار (^{gi}ەMA.NU) وفي الاكدية (□ru)[8]، وأخشاب الأرز وذكر اسمه (^{gi}ەERIN.NA) ويقابله في الاكدية (erɔnu)[9]، كما

([1]) Potts, T., Mesopotamia and the East, Oxford, 1998, p. 277

([2]) رشيد، فوزي، ترجمات ....، م . س، ص 140.

([3]) Edzard. D. O., Gudea …….., Op.Cit, p. 42.

([4]) Sollberger, TCS. Vol-I, p. 175, 187.

([5]) MDA. p. 171 No. 371; CAD. (Y) p. 345.

([6]) MDA.No. 314, p. 143.

([7]) باقر، طه، " دراسة في النباتات ......، مج 8، م . س ، ص 16؛
MDA.p. 81, No. 93 .

([8]) باقر، طه، "دراسة في النباتات......، مج8 ، م . س ، ص22؛
MDA. No. 342, p. 157; CAD. (E) p. 318.

([9]) MDA. No. 541, p. 225 ; CAD. (E) p. 254.

ذكرت أخشاب السرو واسمه في السومرية (ˢⁱᵍUR.MAN) و (϶urmenu) في الاكدية[1].

نقلت الأخشاب على اختلاف أنواعها بالمراكب النهرية وأحيانا بالسفن سواء تلك التي كانت تستورد من خارج البلاد ام تلك التي كانت تنقل بين المدن العراقية داخل بلاد الرافدين[2]، هذا وان توافر بعض منها في المناطق الشمالية من بلاد الرافدين فيكون جلبها جلبها بواسطة الطوافات عبر النهر الى وسط وجنوب البلاد[3].

كانت الأخشاب تنقل من مصادرها الى عدة أماكن اذ كانت تنقل اما الى ورش العمل مباشر او ان تنقل الى المخازن الخاصة بالقصر او بالمعبد، اذ ذكرت النصوص المسمارية "ان الأخشاب كانت تسلم الى مخازن القصر او المعبد بعد ان استلمت من التجار[4]، وكانت القوارب والسفن تستأجر لغرض نقل الأخشاب اذ نقتبس من احد النصوص ما يؤكد على ذلك:

"**1 elippam ϶a 40 gur ϶a i-ṣi qadum malla¡i϶a iggarma** "

الترجمة: "**هو سوف يستأجر قارب واحد ذو سعة 40 كور مع الملاح ليحمل الخشب**"[5].

وفي نص اخر من النصوص المسمارية يؤكد على ضرورة الاهتمام بإرسال أخشاب ذات نوعيات جيدة. نقتبس منه:

ana GIŠ.ʏI.A aqbikum umma anakuma "

GIŠ.ʏI.A damqutim ϶ubi[lam"

الترجمة:" **فيما يخص الأخشاب انا أقول لك الآتي... أرسل لي فقط الأخشاب الجيدة**"[6].

---

(1) MDA. No, 101, p. 85 ؛ باقر، طه،"دراسة في النباتات.......، مج8 ، م . س ،ص19؛

(2) البدر، سليمان سعدون، منطقة الخليج.......، م . س ، ص 52؛
UET.Vol-III, p. 232 ; CAD. (I/J) p. 217; UET . Vol-V, p. 21.

(3) Von Soden,W., The Ancient …….,Op.Cit, p. 111.

(4) UET. Vol- IX, p. 17; UET. Vol- III, p. 230f ; UET. Vol-V, p. 21.

(5) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س ،ص 175 وما بعدها.
CAD. (I/J) p. 217.

(6) CAD. Ibid.

ونص اخر يوضح استمرارية جلب الأخشاب للحاجة الضرورية اليها، نقتبس منه[1]:

" PN MA. LA kala attim ina elippiu GI
¡ami
ana karibtika ana ¡ii¡ti inaddin"

الترجمة: "كل سنة وحسب الحاجة، فلان الملاح يسلم حمولة الخشب في قاريه (لي) هو يفعل ذلك لأجلك"

تذكر النصوص المسمارية قطع الأخشاب من الأشجار وتقطيعها وتنظيمها في رزم[2]، على الرغم من ما أمدتنا به النصوص والمدونات المسمارية من معلومات فما تزال هناك بعض أسماء وأنواع الأخشاب غامضة لم يتمكن المختصون الى ألان من التعرف على ترجماتها، وفيما يأتي نقتبس من احد النصوص من العصر البابلي القديم ما يدل على ذلك:

"**عليهم ان يعطوا قطعتين من جذوع (amru) المخزونة في مدينة لارسا الى (فلان) وعليهم ان يتركوا جانبا من خشب (parshiktu) المخزون في البيت بقدر الحاجة الى بناء مركب نقل، ولكن ليعطوا (فلان) من خشب (parshiktu) للقارب الذي أكمل بناؤه**"[3].

كان من ضرورات استيراد الأخشاب الجيدة هي لغرض استعمالها بالدرجة الأساس لعمل السفن والمراكب النهرية، على الرغم من ان كثيراً من أجزاء المراكب تعمل من الأخشاب المحلية، فأخشاب الحور واسمها السومري (ILDAGgi) ويقابلها في الاكدية (ildakku)[4]،قد استخدمت لعمل الأكلاك[5]. اما أغصان الصفصاف فضلاً عن اغصان اخرى معها استخدمت لربط الجلود المنفوخة (القرب) بعضها ببعض عند صنع الكلك[6]، والطوافات (المصنوعة من الأخشاب او القصب بدون وجود القرب) كذلك من

---

(1) CAD. (M) part,_I p. 150.
(2) Eamas Collection, E 31.

(3) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية........، م . س، ص 48.
(4) MDA. No. 579 , p.239. CDA. P. 126
(5) سوسه، احمد، تاريخ حضارة وادي.........، ج1، م . س، ص 493.
(6) ساكز، هاري، قوة اشور، ....، م . س، ص 282.

أخشاب محلية[1]، كذلك من أجزاء القوارب والسفن التي صنعت من أخشاب محلية مقابض مجاذيف التوجيه ومجاذيف التوجيه نفسها، ومرادي الدفع وأجزاء من أضلاع السفينة، ومواد وادوات رسو السفينة[2]. اما الأخشاب التي استوردت لغرض استخدامها لبناء المراكب النهرية فهي خشب الأرز والغار والسرو وأخشاب أخرى، وعرفت الأخشاب التي تبنى منها السفينة بالمصطلح السومري (gi϶ ϶u-dim□-ma□) وفي الاكدية (i□u ϶a eleppi) أي خشب السفينة[3]. والغرض الرئيس الثاني لاستيراد الأخشاب كان لبناء القصور والمعابد فضلا عن الأخشاب المحلية، وذكرت الكتابات المسمارية ذات المضامين الملكية استخدام الأخشاب لبناء العروش الملكية ايضا ولها أغراض أخرى[4]، وكذلك استوردت الأخشاب لصناعة الأثاث على الرغم من ان بعض قطع الأثاث قد صنعت من أخشاب محلية، وشمل الأثاث صناعة الأسرة وعدة النوم والكراسي والمناضد وهذا ما أكدته الكثير من النصوص المسمارية[5]. فضلا عن الأبواب والأواني والكثير من الآلات والأدوات والمعدات، ومنها مقابض بعض الآلات والأدوات مثل مقبض السوط وعمل منافخ الصيد كذلك استعمل الخشب للوقود[6]. ولم تذكر الأخشاب في النصوص والكتابات كيفما اتفق وإنما كانت تدرج اما في جداول او قوائم مع بقية المواد الأولية الأخرى المعدة للصناعة مثل النسيج والجلود والمعادن وهناك نصوص ذكرت الغرض من استيرادها او المواد التي تصنع منها او جهة إنفاقها[7].

بنيت الجسور او المعابر من الأخشاب كذلك، ومن كتابات الملك الآشوري تجلاتبليزر الأول (1115–1077ق.م) نقرا انه قطع الأخشاب من الأشجار وعمل جسرا

([1]) التكريتي، سليم طه، "الكلك كيف......، م . س، ص 84.

([2]) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي..........،م . س، ص 193وما بعدها.

([3]) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 139ff.

([4]) Frame, G. , Rulers of Babylonia (1157-612 BC) RIMB, vol.2 , London, 1995, p. 73 ; Von Soden, W., The Ancient …….,Op.Cit,p. 111; BIN.Vol-V, p. 29 ; CAD. (I/J) p. 217 .

([5]) UET. Vol-IX, p. 17f ; Eamas Collection, E 31 ; UET. Vol-III, p. 231.

([6]) UET.Vol-III, p. 231; Eamas Collection, H 45 ; BIN .Vol-IX, p. 43ff ; CAD. (I/J) p. 219 .

([7]) UET. Vol-III, p. 228 .

ليعبر جنوده عليه[1] . كما استخدمت بعض أنواع الأخشاب للأغراض الطبية والمعالجات[2]. ومن الاستخدامات الأخرى للأخشاب والذي لا يقل أهمية عن استخدامها للمراكب النهرية واستخداماتها الأخرى وهي واسطة النقل البرية أي "العربة" سواء بكاملها ام أجزاءها الكثيرة ام عجلاتها[3].

3. الجلود

اهتم سكان العراق القديم بتربية مختلف أنواع الحيوانات، ووجدت الأماكن الخاصة بتربيتها وهي الحظائر كما كان هناك مجموعة من العاملين عليها وعلى إدارتها وذلك لما للثروة الحيوانية من أهمية في الحياة الاقتصادية، ولما لها من فوائد كثيرة اذ اعتمدت عليها وعلى منتجاتها عدد من الصناعات الغذائية وصناعات النسيج والجلود وغيرها، ولم يقتصر الأمر على داخل البلاد بل كانت منتجاتها والصناعات التي تعتمد عليها ضمن قائمة صادرات بلاد الرافدين مع البلدان المجاورة[4].

من اهم منتجات الثروة الحيوانية ألبانها وأصوافها وجلودها وقدر تعلق الأمر بالجلود والاستفادة منها، فقد احتلت الصناعات الجلدية مكانة متميزة ضمن الصناعات في العراق القديم، وهذا ما أكدته الوثائق والنصوص المسمارية والتي لوفرتها لم تخل من ذكر لأنواع الجلود وتسمياتها والمراحل التي تجري لمعالجتها، فضلا عن استخداماتها والمواد المصنعة منها، على العكس فقد كانت المخلفات الأثرية النادرة في هذا المجال بسبب كون الجلد من المواد العضوية[5] فهي سريعة التلف اذ ان الحفاظ

(1) Grayson, A .K. ,Assyrian Rulers……., 1 , RIMA, Vol-2, Op.Cit, p. 21; CAD. (I/J) p. 217.

(2) باقر، طه، "دراسة في النباتات........،مج 8، م . س، ص 6 وما بعدها.

(3) Von Soden, W., The Ancient …….,Op.Cit, p. 125; CAD. (I/J) p. 217f.

(4) حول التجارة الخارجية راجع: Snell, D., "The Activities ……… ,Op.Cit, p. 49; Heimple, W.,"Magan" RLA. Vol-7, p. 197; Leemans, W.F. , Foreign Trade in the Old Babylonian Period, Leiden, 1960

(5) الجلد: هو مادة عضوية وهو غير ثابت وسريع التأثر بالعوامل البيولوجية وحساس جدا للرطوبة، وقلة المقاومة المذكورة يسيطر عليها لحد ما بواسطة معاملة الجلد بطرق عديدة مثل الدباغة، وان عامل الرطوبة يؤثر على الجلد بحيث لا يبقى شيء في الحفريات للآثر ليثبت انه جلد.

عليها يحتاج الى تربة جافة تماما كي تسلم من التلف(1).

عرف الجلد في اللغة السومرية (KU□) وفي الاكدية (maɘku)(2)، هذه التسمية تطلق على الجلود بصورة عامة المدبوغة وغير المدبوغة، وعندما يعامل الجلد بطرق دباغية معينة بعد المعالجة يطلق عليه (duɘu) وتطلق على الجلود غير المدبوغة أيضا، وكانت هذه الكلمة تطلق أيضا على القرب المعمولة من الجلد والتي استخدمت كوسائط نقل مائية. وهذا يعني ان للجلد نوع (duɘu) خاصية معينة وبالتالي تدل هذه الخاصية على تفرده بطريقة الدباغة وبالتالي تميزه على أنواع الجلود الأخرى والعادية(3).

ذكرت النصوص المسمارية في بلاد الرافدين الكثير من أنواع الحيوانات التي استخدمت جلودها في صناعات مختلفة ومن هذه الحيوانات الخنازير والحمير والغزلان(4)، واهم تلك الحيوانات الماشية والأغنام التي كانت تعد أساسا للثروة الحيوانية(5)، وكانت طريقة الحصول على الجلد من الحيوان بطريقتين اما بذبح الحيوان والحصول على الجلد او من الحيوانات الميتة التي تكون قد ماتت لسبب او لأخر. والحيوانات المذبوحة عرفت في السومرية (BA.UG□) ويقابلها في الاكدية (matu)، اما الميتة لسبب معين فقد عرفت (RI.RI.GA) وبالاكدية (miqittu) وأشارت النصوص المسمارية ذات المضامين الاقتصادية من زمن سلالة اور الثالثة الى هذين المصطلحين من خلال نصوص تسلم وتسليم جلود الحيوانات من قبل المزارعين، اذ ورد في احد تلك النصوص:

"**3 kuɘ- gu□ 1 kuɘ anɘe ri-ri-ga gu□ ɘu-gi□ engar-ta gur-ra** "

الترجمة: "ثلاثة جلود ثيران وجلد حمار واحد ميت

للمزيد عن الجلد ومعالجاته. القيسي، باهرة عبد الستار احمد، معالجة وصيانة الآثار، بغداد، 1981، ص 179 وما بعدها.

(1) Von Soden, W. , The Ancient Orient…….,Op.Cit, p. 107.

(2) CAD. (M) part 1, p. 376;   CDA. p. 202.

(3) CAD. (D) p. 200ff .

(4) Oppenheim, L., " The Domestic Animals of Ancient Mesopotamia" JNES, Vol- 4, 1945, p. 152ff;   BIN. Vol-5, p. 26ff.

(5) راجع حول الثروة الحيوانية وتسمياتها: المتولي، نوالة احمد، مدخل ……..، م . س، ص200 وما بعدها؛   عبد اللطيف، سجى مؤيد، الحيوان………، م . س، ص 53 وما بعدها.

وجلد ثور واحد كبير أرسلت من المزارعين"[1].

تنوعت تسميات الجلود في النصوص المسمارية حسب نوعية الحيوان او حسب نوعية الدباغة والمعالجة، فالنسبة للشطر الأول عرفت جلود الماعز (kuɘ-maɘ) والأغنام (kuɘ-udu) والثيران (kuɘ gu) والحمير (kuɘ anɘe)، وكذلك اختلفت الجلود من حيث احتوائها على الوبر او الشعر او بدونهما، كما كان لعمر الحيوان أيضا دورا مهما في عملية الصناعة كونه يعد من أنواع الجلود الجيدة والرقيقة خاصة جلود الغزلان، اما ألوان الجلود فقد كان لها هي الأخرى أهمية في الاستخدامات وفضلت الجلود ذات الألوان البيضاء والتي ذكرتها النصوص المسمارية السومرية بالمصطلح (kuɘ-babbar) ويقابلها في الاكدية (maɘku piu) كما استخدمت الجلود ذات اللون الأسود وعرفت (kuɘ-mi-gi)[2]، وهناك ألوان أخرى وردت تسمياتها في النصوص.

احتوت النصوص المسمارية أيضا على أنواع مختلفة من الجلود لأنواع عدة من الحيوانات فمنها نصوص التسلم للجلود او تصنيف لها[3]. ومن ضمن التصنيف كان هناك جلوداً لحيوانات صغيرة ومنها الرضع او حيوانات غير مولودة ومنها جلود مكسوة بالشعر ومنها من دونه[4]. واحتوت النصوص كذلك على حساب لكميات جلود الحيوانات المذبوحة[5]. واحتسبت كميات الجلود اما بعدد القطع او عن طريق الوزن بوساطة وحدة قياس الوزن المنا (ma-na). والشيقل (gin) (ɘiqlu)[6].

اما الدباغة فهي تعني عمليات معالجة الجلد المنزوع وتحويله الى مادة غير متعفنة ومادة متماسكة وقليلة المسامات وبالتالي نحصل على مادة تسمى الجلد. ومراحل

---

(1) المتولي، نوالة احمد، مدخل في ....، م . س، ص 275؛

Sigrist, M., "Le Travaildes cuirse et peaux aumma sous la dynastie d'Ur III" JCS, vol-33 No. 3-4, 1981, p. 147ff .

(2) علي، ياسمين عبد الكريم محمد، الأثاث ......، م . س، ص 34.

(3) Fish, T., MCS. Vol-VI, p. 15; BIN. Vol-IX, p. 42ff.

(4) BIN. Vol-IX, p. 42ff.

(5) Fish, T., MCS. Vol-VI, p. 2ff.

(6) المنا والشيقل وحدات وزن استخدمت في العراق القديم والمنا يساوي (505غم) تقريباً اما الشيقل فيعد من أجزاء المنا ويساوي (8,4 غم).

رشيد، فوزي، الشرائع ....، م . س، ص40.

معالجة الجلد طويلة وتحتاج الى مواد مختلفة، ان أولى عمليات معالجة الجلد هي عملية السلخ وهي عملية نزع الجلد وفصله عن جسم الحيوان، ونزع الجلد يتم بطريقتين اما ان ينزع الجلد مع الشعر او الصوف او ان يتم ذلك من دونه أي ان يكون الشعر او الصوف قد أزيل مسبقا ، وعرفت عملية سلخ الجلد في السومرية (kuɘ-bar) وفي الأكدية(maɘak ɘi¡ti /pa-a-ri)[1]. وبعد سلخ الجلد يملح وينشر تحت أشعة الشمس حتى تتفسخ المواد الروتينية ولكي لا يتعفن الجلد يغطس في أحواض مملوءة بالماء والأملاح بعدها يتم قشط ما تبقى من بقايا اللحم والشحوم كلها ويتم ذلك باستخدام اله حادة، كما يتم إزالة ما تبقى من الشعر او الصوف أيضا ليكون الجلد نظيفا من الزوائد[2]. وهكذا تكون المراحل الثلاث الأولى قد تمت على الجلد وهي السلخ وتنظيف الجلد من الأوساخ وزوائد اللحوم وكذلك عملية التنقيع عرفت في السومرية بالمصطلح(KU□.NAG.A.KU□.A) او (KU□.A.GAR.KU□.A)[3]، ونقتبس من احد النصوص المتعلقة بمرحلة التنقيع ما يأتي[4]:

42 جلد خروف مع الصوف **42 kuɘ-udu sig□-sar**

14 جلد حمل مع الصوف **14 kuɘ-sila□ sig□-sar**

339 جلد خروف **339 kuɘ-udu**

وضعت في حوض التغطيس **kuɘ-a-gar-ku□-a**

([1]) المتولي، نواله احمد ، مدخل في......، م . س، ص 277 .

([2]) يرينا احد الأختام الاسطوانية من عصر الوركاء عملية سلخ الجلد والأدوات التي استخدمت في تلك العملية مثل السكين التي استخدمت لإزالة المتبقي من اللحوم والشحوم ويشاهد عامل الضرب الذي يحمل بيده هراوة يدق بها على الجلد أثناء عملية الدباغة فضلاً عن الجرار المخصصة لوضع الجلود فيها. الحاج يونس، ريا محسن عبد الرزاق، فجر الحضارة السومرية في ضوء أختام عصري الوركاء وجمدة نصر، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1998، ص 229 وما بعدها.

([3]) الصوفي، شذى بشار، دباغة الجلود...... ، م . س، ص 35 وما بعدها.

([4]) المتولي، نواله احمد، مدخل......، م . س، ص 278.

عملية التنقيع هذه الغرض منها هو السماح للبكتريا الموجودة ان تمارس فعالياتها في الجلد اذ استخدمت عدة مواد نباتية وكيميائية لتلك العملية وتستخدم تلك المواد حسب نوع الجلد والحيوان وربما أيضا حسب عمره، وكذلك حسب الجلد المراد تصنيعه. وأحيانا يترك الجلد من دون هذه المرحلة لذلك تترك البكتريا تعمل عملها بشكل طبيعي[1]. اذ أن أزالة الشعر بهذه الطريقة تعتبر طبيعية، ما دام ليس ثمة دليل على وجود أية مادة خاصة مستعملة للمساعدة في هذه العملية [2].

عرف الجلد قبل عملية التنقيع (أي الجلد غير المنقوع) بالمصطلح السومري (KU.A.GAR.NU.KU.A). اما الجلد المنزوع الشعر او الصوف فقد عرف (KU.SIG.SAR / KU.SI.GA.SAR) وفي الاكدية (maɘak ɘiki) . بعد تلك المراحل الثلاث التي جرت لمعالجة الجلد تبدأ مرحلة "الضرب" التي ذكرتها النصوص بالأسم (KU.SIG). والعامل الذي يقوم بهذه العملية عرف في السومرية بالصيغة (KU.TAG.GA)، اما في العصر الآشوري الحديث فقد ورد بالصيغة الآتية (amel epiɘ ip-qi-da-a)[3].

بعد هذه المراحل التي ذكرناه تبدأ عملية الدباغة وقد عرفت في العراق القديم ثلاثة طرق للدباغة، الطريقة الأولى تتم باستخدام مادة الزيت وتزييت الجلد وعرفت هذه الطريقة في السومرية (KU.NI.TAG.GA) وفي الاكدية (aɘaɘu¡) وتعد أقدم الطرق المستخدمة في الدباغة[4]، ومن مزاياها أنها سهلة التحضير وقليلة التكاليف، وتكون الجلود المعالجة بهذه الطريقة جلود لينة نتيجة احتوائها على المادة الدهنية وكذلك فان مثل تلك الجلود تدوم مدة طويلة قياسا للجلود المعالجة بطرق أخرى، ومن ناحية أخرى تكون هذه أكثر مقاومة للماء وتمنع التصاق الجلد ببعضه[5]، واستعملت العطور الزيتية

---

(1) الجادر، وليد، "الصناعة "........، م . س، ص 219.

(2) ليفي، مارتن، الكيمياء.......، م . س، ص 110.

(3) الصوفي ، شذى، دباغة الجلود......، م . س، ص 35و 42.

(4) المتولي، نواله احمد ، مدخل في ....، م . س، ص 278 وما بعدها؛

حبة ، فرج، "الكيمياء في العراق القديم"، مجلة سومر، مج 25، 1969، ص 99.

(5) الصوفي، شذى، دباغة الجلود........، م . س، ص 45.

كذلك في هذه العملية[1]. وعلى الرغم من ان العراق منذ القدم هو بلد غني بالنفط ومشتقاته الا انه لم يستخدم في عمليات التزييت [2]

اما الطريقة الثانية لدباغة الجلود كانت باستخدام المواد المعدنية، وابرز تلك المواد هي حجر الشب وعرف الشب في النصوص المسمارية بمصطلحات كثيرة منها المصطلح السومري (IM.SAʏAR.BABBAR.KUR.RA) وفي الاكدية (gab) او (IM.SAʏAR.NA.KUR.RA) وفي الاكدية (aban gabu)[3]، وكان للشب دور كبير في عملية الدباغة والحفاظ على الجلود فهو يمنع تعفن الجلد وفساده، ولم يكن الشب في العصور القديمة نقيا بل كان مخلوطا بالأملاح المعدنية الأخرى وبالتالي يصبح الجلد بخليط هذه الأملاح أكثر طراوة وأكثر ثباتا للون[4]، وهذه الميزة أي الحفاظ على الطراوة ونقاوة اللون هي من مزايا الدباغة بالأملاح المعدنية[5].

اما الطريقة الثالثة المستخدمة في العراق القديم لدباغة الجلود فكانت باستخدام المواد النباتية وكان من أبرزها نبات عفص البلوط والذي عرف في النصوص المسمارية (GI.RIN) او (SIM.RIN) ويقابلها في الاكدية (ratu¡)، والمادة النباتية الثانية هي لحاء البلوط اذ ورد ذكره في النصوص بصيغة (i-ri-na) أي "تقيع البلوط" ونقتبس من احد النصوص المتعلقة بهذا الموضوع[6]:

" **kuɘ- gu u tul kuɘ udu-a-u i-ri-na ku-a giɘ gigir-ra sag-ri-a** "

([1]) حبة، فرج، "الكيمياء........ ،م . س، ص 99.

([2]) م . ن.

([3]) الصوفي، شذى، دباغة الجلود......، م . س، ص 46.

النقشبندي، علي السيد ناصر، "صيانة وترميم الجلد والرق"، مجلة سومر، مج 52، ج 1 ،2 ، 2003–2004، ص 513؛ كجة جي، صباح، الصناعة في تاريخ وادي الرافدين ، بغداد ،2002 ، ص 94.

([4]) الصوفي، شذى، دباغة الجلود.......، م . س، ص 49.

([5]) م . ن.

([6]) المتولي، نواله احمد، مدخل.......، م . س، ص 279؛ MDA, p. 194

الترجمة: "جلود ثيران وجلود خراف وضعت في نقيع لحاء البلوط لاستعماله في صنع عربة".

ان الدباغة باستخدام المواد النباتية تستخدم مع أنواع الجلود كلها ، وهي أكثر شيوعا من الطرق الأخرى وتكون أفضل في دباغة الجلود الثقيلة وخاصة الجلود التي تستخدم في صنع نعل الأحذية، وذلك لان الدباغة النباتية تعطي الجلد صلابة تتطلبها تلك الصناعة، وكذلك فإنها تعطي الجلود مقاومة كبيرة ضد الماء أكثر مما هو مع الدباغة بالمواد المعدنية[1]، وتعد هذه ميزة مهمة تميز الدباغة النباتية عن بقية الطرق الأخرى وبالتالي نلاحظ ان اية طريقة من الطرق المستخدمة في دباغة الجلود لها خواصها ومزاياها وعليه يكون لها استعمالاتها وتخصصها في الصناعات الجلدية.

استخدمت الجلود الملونة في الصناعات وكانت بعض الجلود ملونة أساسا، لكنه مع ذلك فقد استخدمت الألوان والأصباغ لتلوينها، وكانت الأصباغ المستخدمة اما نباتية او معدنية، واختلفت الألوان وتعددت، ولزيادة الاهتمام بالحصول على الألوان النباتية كان العراقيون القدماء يسعون الى زراعة الأشجار التي تنتج مواد دابغة وملونة للحصول من ثمارها وأوراقها او من جذوعها على تلك المواد[2].

عرف صباغ الجلود في العصر الاشوري يالحديث (amel arpi) وعرفت المثبتات للألوان فمنها ما هو مصدر نباتي ومنها ذات مصادر معدنية، والنباتي عرف بالمادة الدابغة اما المعدني فهو الأملاح المعدنية للألمنيوم والحديد[3]. كما استعمل الغراء لتثبيت الأشياء الزخرفية مثل الحلي وغيرها على الجلود[4] .

([1]) الصوفي ، شذى، دباغة الجلود........، م . س، ص 53.

([2]) الجادر، وليد، الحرف والصناعات اليدوية في العصر الآشوري المتأخر، بغداد، 1972، ص 218؛ الأحمد، سامي سعيد، العراق القديم،ج2، بغداد، 1983، ص 369 وما بعدها.

([3]) المتولي، نواله احمد، مدخل ......،م.س، ص 280؛ الجادر، وليد، "الصناعة" ......، م . س، ص 218؛ حبه، فرج، " الكيمياء........، م . س، ص 103.

([4]) ليفي، مارتن، الكيمياء........، م.س، ص 123.

ترسل الجلود كما ذكرنا سابقا من جهات مختلفة ومتعددة، وتصل أعداد الجلود المرسلة سنويا من تلك الجهات ومنهم المزارعين والفلاحين ورعاة الماشية والأغنام الى أرقام عالية، اذ ورد من احد نصوص مدينة اوما (جوخه) ان "الجلود المسلمة بلغت 2150 جلد"[1]، وربما تكشف النصوص اكثر من ذلك.

ان وسائط النقل المائية واحدة من أهم الاستخدامات التي دخلت الجلود كعنصر أساس او جزئي في عملها ، فيما يتعلق بالقرب مثلا كانت الجلود مادة أساس في صناعتها كما سبق ان ذكرنا في المبحث الأول من هذا الفصل، وكانت الجلود عنصراً مساعداً في صناعة الأكلاك فضلا عن كونها عنصرا ثانويا في صناعة أجزاء من السفن والمراكب النهرية، مثل كرسي الملاح وأغلفة للمقابض واستخدامات أخرى[2] .

4. القار (القير)

القار او القير هو من المواد المتوافرة في بلاد الرافدين ولا توجد هناك حاجة لاستيراده فهو متوافر بشكل واسع[3]، وساعد على وجوده بهذه الوفرة في بلاد الرافدين الطبيعة الكلسية لتربة البلاد فضلا عن نهريه العظيمين دجلة والفرات[4]، عرف القار في النصوص المسمارية السومرية (ESIR / E□IR□) وفي الاكدية (ittu/i¿¿u) وهذه التسمية تطلق على القار الخام، اما اذا كان القار صلبا فسمي (KUNIN)[5] في السومرية وفي الاكدية (kupru)[6]، والقار الطري سمي (qiru)[7] ، وعرفت تسمية أخرى

---

(1) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي........، م . س، ص 154.

(2) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي ......، م . س ، ص 197؛

Stol, M, "Leder " RLA, Vol-6, p. 538 ;
Salonen, A .,Die Wasserfahrzeuge………,Op.Cit, p. 145; UET. Vol-III, p. 232.

(3) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س،ص 158 ؛

Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……..,Op.Cit,p. 146 ;
Goddeeris, A., Economy …….., Op.Cit, p. 367f.

(4) Forbes, R.J, Bitumen …..…,Op.Cit, p.43.

(5) Salonen, A., Die Wasserfahzeuge……….,Op.Cit, p. 146ff.

(6) AbZ. p. 332.

(7) CAD. (Q) p . 270 ; CDA. p. 289.

أخرى للقار او نوع من القار (E□IR.ʏUR.SAG) أي "قار الجبل"[1] ، ويمكن تمييز ثلاثة أنواع من القار من حيث الكثافة وهي:

1. نوع خفيف الكثافة (ittu)[2] ويستخرج من مياه العيون الحارة الكبريتية والغاز الطبيعي من باطن الأرض، ويكون ذو قوام اسفنجي يحتوي على كثير من الفقاعات والفراغات ولذا نراه يطفو فوق تلك المياه ويجمع ليستخدم كوقود جيد لما يحتويه من مواد كبريتية مختلطة به[3].
2. النوع الثاني ويكون أكثر كثافة سمي (E□IR□-E□-A)[4] وعرف بـ (الماستك) وينبع من عيون خاصة ويسيل ببطء وربما يسيل بعضه من بين طبقات صخور جيرية سميكة قد اختلط بها من قبل وغالبا يكون هذا النوع خاليا من الشوائب لذلك يصبح ملائما جدا لطلاء الأدوات المنزلية من الداخل والخارج (كالدلاء)[5] وغيرها. ولا يلتصق بالمواد التي توضع فوقه وهو بذلك معاكس تماما للنوع الأول. ويصبح سطحه بعد تسخينه وصبه أملسا ونظيفا[6].
3. النوع الثالث وسمي (E□IR□.ʏAD□.DA)[7] فيكون جافا وكثيفا على شكل طبقات سميكة تختلط به مواد أخرى وبعد ان ترفع الأتربة او الصخور من فوقه يتم تنظيفه وصهره، وتكثر استخداماته ومن أبرزها تسييع سطوح المنازل ويستخدم لرصف (تعبيد) الشوارع [8] .

بما ان للقار نوعين بشكل رئيس رطب وجاف، لذلك فان عملية قياسه او وزنه اختلفت فقد وزن القار الجاف بالطالنت، اما القار الطري فقد وزن بالكور[9]، ومن

([1]) Emas Collection, D 20.
([2]) AbZ. p. 197.
([3]) الهيتي، صالح فليح حسن، "طريق القير الى بابل"........، م . س، ص 12.
([4]) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge…......,Op.Cit, p. 148.
([5]) الهيتي، صالح فليح حسن ، " طريق القير........، م . س؛
CAD. (I/J) p. 311; Eamas Collection, C 15 .
([6]) الهيتي، صالح فليح حسن ، " طريق القير.......، م . س، ص13.
([7]) Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge……….,Op.Cit, p. 148.
([8]) الهيتي، صالح فليح حسن، طريق القير.......، م . س؛ CAD. I-J, p.311
([9]) Sollberger, TCS. Vol-I, p. 117 .

المعروف ان منطقة السهل الرسوبي الذي تتوسطه مدينة بابل فهو لا يضم أي منابع للقار[1] عرف منابع القار في اكثر من منطقة في بلاد الرافدين[2] وكانت أشهر تلك المنابع هي المنطقة الغربية ومدينة هيت[3] التي ارتبط اسمها باسم القير (i¿¿u)[4]، بالذات لوجود مادة القار فيها. اما عملية تصفية القار فتتم باستخدام الحرارة عن طريق الكورة او الفرن اذ يذوب القار ويكرر بدرجة حرارة ما بين (100−130 درجة) وبذلك يصبح قاراً ليناً جدا، اما اذا كانت الحاجة الى قار أكثر تماسكا فيسخن الفرن او الكورة الى درجة حرارة ما بين (40−50 درجة) ويخلط معه القش والقصب والطين والرمل[5]. وكلا النوعين يستخدمان في بناء السفن[6]، اذ استخدم القار في جلفطة السفن والقوارب (أي لسد حزوزها)[7].

([1]) سوسه، احمد، وادي الفرات ومشروع الحبانية، بغداد، 1944، ص 38.

([2]) بوتس، دانيال تي، حضارة بلاد........، م . س، ص 158؛

Forbes, R.J. , Bitumen ……..,Op.Cit, p. 43.

([3]) هيت : هي قضاء تابع لمحافظة الأنبار تبلغ مساحته 8191 كم^2 ورد اسمها في الكتابات المسمارية السومرية والبابلية بتسميات عدة وتتمتع مدينة هيت بموقع جغرافي مهم على نهر الفرات وعند بداية السهل الفيضي فهي مدينة تاريخية اشتهرت أرضها بوجود المعادن والصخور ذات القيمة الاقتصادية ومنها الغاز والكبريت والنفط وصخور الكلس والجبس والرمل والحصى فضلا عن الملح، كما اشتهرت منذ القدم بكونها أهم مصدر لوجود القير او الزفت الذي استخدمه العراقيون قديما وحديثا في الكثير من احتياجاتهم وتوجد في مدينة هيت أكثر من عشرة عيون يتفجر منها القير. الهيتي، يوسف يعكوب مصلح، قضاء هيت دراسة في الجغرافية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1988، ص 6 و 9 و 149.

([4]) باقر، طه، من تراثنا اللغوي........، م . س، ص 148؛

CAD. (I/J) p. 312 ; RGTC. Band-II, p. 201 .

([5]) Forbes, R.J. , Studies ....., Op.Cit, p. 47, 56 ; Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge,…......,Op.Cit, p. 147.

([6]) CAD. (I/J) p. 311.

([7]) الجلفطة " والجلفاط ، ويمكن تسميته "جلافاً" بتشديد اللام، وهو تخفيف لجلفاط، والجلفاط هو الشخص الذي يقوم بجلفطة السفن أي ان يدخل بين مسامير الألواح وحزوزها قطع الجلود او القماش ويمسحه بالزفت والقار، وهذه العملية تمنع تسرب الماء الى داخل السفن والقوارب وتحفظ أخشابها من الرطوبة وتعمل على إدامتها. مصطفى، ابراهيم، وآخرون، المعجم الوسيط، ج 1،

نقتبس المقاطع الآتية من العصر البابلي الحديث تحدثت عن مسؤولية الملاح او بناء القوارب عن توافر او استخدام القار في القوارب[1]:

"PN LU□.MA□.LAʏ□ ɘa ina mu¡¡i E□IR□.UD.A"

الترجمة: "فلان الملاح هو مسؤول عن القار"

ونقتبس من نصوص مسمارية أخرى تحدثت عن تنقية القار وتذويبه بوساطة الكورة او الفرن ومن ثم استعماله لجلفطة القوارب (لاكساءها) ولمنع تسرب المياه الى داخلها نقتبس من احد النصوص ما يأتي [2]،

"A.E□IR□ ana talpittim GE□.E□.MA□.RA"

الترجمة "القار لجلفطة القارب".

"A . E□IR□ ɘa ana A.E□IR□.UD.DU ittabku"

الترجمة: "القار الخام يتم تذويبه(ليصبح) قار منقى (مكرر)".

ومن نص اخر

"A.E□IR ana talpittim…..ana kirim "

"القار الخام (المستخدم) للجلفطة(يكون) للفرن"

من مقطع اخر : **" ana I□.□E□□(!) elippeti"**

الترجمة: "وليكسو السفن"

وترجمة نص اخر: "انت تشعل النار لحفر كور القار"[3]

استخدم القار للسفن ووسائط النقل المائية الأخرى لأنه أهم وأفضل مادة لحفظ تلك الوسائط المصنوعة من القصب والخشب ولحمايتها من تسرب المياه الى داخلها[4]. اذ يتميز القار بالمقاومة العالية للماء ولعوامل الزمن من تعريتها ونخرها فقد حفظ لنا القار بهذه الميزة الرائعة بعض النماذج الصغيرة لأشكال القوارب القديمة[5]، اذ ان

بدون سنة طبع، سوريا، ص 131؛ الدجيلي، كاظم، "السفن في العراق" مجلة التراث الشعبي، ع 3، 2007، ص103.

(1) CAD. (M) part, I, p. 152.
(2) CAD. (I/J) p. 310ff.
(3) CAD.(I/J) p. 311.

(4) ساكز، هاري، قوة اشور، ......، م . س، ص 283.

(5) عباس، منى حسن، الجيش والسلاح......, م . س، ص 290.

طلاء السفينة او القارب الخشبي المصنوع من الخشب والقصب يحفظها من الماء ولكي لا تتهرأ وتصبح سريعة التلف، وذلك بمنع تسرب المياه الى داخلها، وهو ما يعرضها بالتأكيد الى الغرق، فضلا عن ان طلاء وسائط النقل المائية المصنوعة من الخشب بمادة القار يزيد من تقوية هياكلها الخشبية ويزيد من متانتها[1].

ان عملية تزفيت السفينة بمادة القار سميت بالمصطلح (GI□.MA□.DUɯ) في السومرية، ويقابلها في الاكدية ((pe¡□(m))، واطلقت هذه الكلمة ايضاً على عامل القير نفسه، ونقتبس نصاً مسمارياً عن جلفطة (تزفيت) القارب بالقار[2]:

"elippa ɘa paniɘu ma¡ir lu-up-¡e-e-ma luddaɘɘu"

الترجمة: "دعني اجلفط القارب، ذلك يرضيه، واعطيه اياه"

ان عملية تجهيز القار وشرائه في الأحوال كلها لا تعد عملية مكلفة وذلك لإمكانية إعادة استخدامه او استعماله مرارا أي انه بعد استخدامه لأول مرة في تسييع او جلفطة واسطة النقل لمدة معينة يمكن بعد ذلك إعادة تسخينه واستعماله مرة ثانية للواسطة نفسها او لواسطة أخرى بعد تقويمها، كذلك ممكن استرجاعه من الزوارق القديمة كما كان بالإمكان استخدام الأخشاب أيضا لمرة ثانية لبناء زورق اخر اذا لم تكن تالفة[3].

لأهمية بناء السفن والقوارب في العراق القديم ولأهمية جلفطتها أي اكسائها بالقار فقد ورد ضمن احد تواريخ السنين ذكر حدث اكساء السفينة كالأتي:

"**mu ma□-ˈnin-lil□-la□ ba-duɯ**"

الترجمة" السنة التي جلفط فيها قارب الإلهة ننليل"[4].

وفي نص اخر: " **mu ma□-ˈnin-lil□-la□-ke□ us□-sa** "

الترجمة "السنة بعد السنة "التي جلفط فيها قارب الالهة ننليل"[5].

وفي نص ثالث:

---

(1) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية.......، م . س، ص 49؛ علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان،........، م . س، ص 74.

(2) CAD. (P) p. 315f ; CDA . p.272.

(3) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي.......، م . س، ص 199.

(4) Frayne, D., Ur III ……..,Op.Cit, p. 97.

(5) Sigrist, M. & Damerow, P., Mesopotamian Year Names, p. 19, 27.

"**[mu ˈɘu- ˈ]en-zu lugal uri□[□]-ma-ke□ ma□ dara□-abzu**
[ˈ]en-ki in-dim□ /mu-duɯ"

الترجمة: "السنة التي قام فيها شو سين ملك اور بجلفطة (بناء) قارب الاله انكي (المدعو) وعل ابسو".

وأرخت السنة التي بعدها ايضا[1]

"**mu us□-sa ma□-dara□-abzu [ˈ]en-ki ba-ab-duɯ** "

الترجمة: "**السنة بعد السنة(التي فيها) قارب أنكي (المدعو) وعل ابسو صنع (جلفط)**"

من كتابات الملك السومري شو سين (رابع ملوك سلالة اور الثالثة) نقتبس ترجمة المقطع الأتي:

"**عندما هو طلب القارب (الماكور) الرفيع للجلفطة لأجل الإله انليل والإلهة ننليل**"[2].

من الأدب العراقي القديم نورد من قصة الطوفان البابلي (اتراخاسيس) ما يشير الى أهمية القار في بناء سفينة الطوفان، ففي نسخة من العصر البابلي القديم، الرقيم الثالث، العمود الاول، السطر 33، والعمود الثاني، السطر 51، ومن رقيم من العصر الآشوري الحديث، السطر الثالث، نورد الآتي:

السطر 33:" واجعل القير كثيفا حتى يعطي متانة للسفينة"

السطر 51: "جيء له بالقير ليسد بابه"

السطر 3: " واجعل القير كثيفا في الأعلى والأسفل"[3]

5. الحبال

صناعة الحبال في بلاد الرافدين من الصناعات المهمة، على الرغم من كونها ليست من الصناعات الرئيسة الا ان الكثير من الصناعات الأخرى تتوقف عليها، فقد استخدمت الحبال لكثير من الصناعات الأخرى ولأغراض عدة، ومن خلال النصوص

([1]) Sigrist, M. & Damerow, P., Op.Cit.
([2])Frayne, D., Ur III Period……., Op.Cit,p. 319.
([3]) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان.......، م . س، ص 151 وما بعدها ؛ ص173.

المسمارية والمخلفات الأثرية والفنية نستطيع ان نقدر مدى سعة وأهمية هذه الصناعة في بلاد الرافدين وتنوع منتوجها وبالتالي نفهم مدى اهتمام سكان العراق القديم بالعناصر المكملة لصناعاتهم الأخرى وكذلك اهتمامهم بالجانب الزخرفي في الصناعة كلها[1].عرف الحبل بالصيغة السومرية (U□.NINNI□) ويقابلها في الاكدية (aəlu)، وأطلقت هذه الصيغة على الحبل بشكل عام، وعلى حبل قياس المساحة والطول [2]

عمل الحبال حرفة محلية وتعتمد على مواد أولية مختلفة ومتوافرة داخل البلاد منها خيوط نبات الأسل[3]، وكذلك من نبات القصب ومن الجلود وربما من شعر الماعز[4]، وكذلك من ليف وسعف النخيل، ، ذكرت أسماء كثيرة للحبال حسب المادة المصنوعة منها فالحبال المصنوعة من ليف وسعف النخيل فقد عرفت بالصيغة السومرية (□U.SAR) ويقابلها في الاكدية(pitiltu)[5]، ويتوضح ذلك من خلال المناظرة الأدبية المعروفة (النخلة وشجرة الأثل)[6] فقد ذكرت الحبال الناتئة وحبال للمحراث، وحبل أرضية لوح المحراث، حبل بجانب الألواح الخشبية الطويلة للمحراث، حبل بجانب الألواح الطويلة الخشبية للعربة، وذكر ان تقوية الحبل يتم بلف خيوط عليه[7]. كما عملت الحبال كذلك

---

(1) كجه جي، صباح، الصناعة ....، م . س، ص 75 وما بعدها.

(2) MDA. No. 375, p. 173 ; AbZ . p. 310 ; CDA. p. 28 ; CAD. (□/2) p. 447 .

(3) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي........، م . س, ص 196؛

كجه جي، صباح، الصناعة..... ، م . س.

(4) Von Soden, W. ,The Ancient …, Op.Cit,p. 119ff ;
UET. Vol-III, p. 249, No.1265.

(5) AHw. p. 869.

(6) مناظرة النخلة وشجرة الأثل : ألفت باللغة البابلية، وخلاصتها ان الملك غرس النخلة ومعها شجرة الاثل في قصره، ولما نمت الشجرتان اقيمت مرة وليمة تحت شجرة الاثل ومن هنا بدات المناظرة، اذ تعدد النخلة محاسنها ومنافعها وتجيب شجرة الاثل بالمقابل.

باقر، طه، مقدمة في أدب ......، م . س، ص 166.

(7) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي........، م . س، ص 194 وما بعدها؛

الجبوري، أسماء عبد الكريم عباس، النخلة في حضارة......، م . س، ص 81 وما بعدها؛
Goddeeris,A. , Economy…….,Op.Cit,p.365.

من عذوق النخيل وهذه بطبيعة الحال تكون حبال خشنة وتعد حبالا من الدرجة الثانية[1].

ان تقنية صناعة الحبال بسيطة فهي عبارة عن عملية لف او برم الخيوط او فتلها بين الأصابع وبين راحة اليدين والطريقة الأكثر استعمالا هي برمها بين راحة اليد والقسم العلوي من الفخذ[2]. وقد سميت عملية لف او برم الخيوط بالصيغة السومرية (GU.□IR□/ GU. KE□DA) وفي الاكدية (patalum/ pitiltu)[3]، وقد ذكرت النصوص المسمارية تسليم وتسلم الحبال من والى المخازن وذكر احد النصوص تسلم (200) حزمة من الحبال الى المخازن[4]، وعند عمل الحبال يؤخذ بنظر الاعتبار سمكها ووزنها ولا بد من ان يكون سمكها مميزا نوعا ما خاصة اذا كان الغرض من عمل الحبل جر او سحب أثقال او مراكب محملة او مليئة بالسلع، اما طريقة حساب الحبال فكانت بعملية الوزن وليس بقياس الطول[5]، فقد ذكر احد النصوص نصف شيقل من الحبال مع مع مواد أخرى الغرض منها عمل باب ،كما ذكر صانع الحبال من بين عدد من الحرفيين في بلاد الرافدين[6].

اختلفت صناعة الحبال ما بين المواد الأولية المصنوعة منها وبين سمك ووزن الحبال المصنوعة وبين الغرض او الغاية من صناعة الحبال، ومن جانب اخر فقد خلط بين أكثر من مادة أولية لتكون النتيجة حبالا أقوى وامتن[7].

استعمل الزيت في صناعة الحبال وربما للحفاظ عليها من التلف او لإعطائها شيء من المرونة، وذكرت النصوص المسمارية أعدادا كبيرة من العمال الذين كانوا

(1) الجبوري، أسماء عبد الكريم عباس، النخلة........، م . س .

(2) الجادر، وليد، الحرف والصناعات ....، م . س ،ص 318 وما بعدها.

(3) CDA. p. 270 ; AHw. p. 847.

(4) UET. Vol-IX, p. 15 ; Emaes Collection, W 33 .

(5) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي.......، م . س ،ص 195.

Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 118.

(6) UET. Vol-III, p. 231, 258.

(7) كجه جي، صباح، الصناعة......، م . س ، ص 75 وما بعدها؛

الجبوري، أسماء عبد الكريم عباس، النخلة......، م . س، ص 81 وما بعدها.

يعملون على صناعة الحبال ففي النصوص الاقتصادية من زمن سلالة اور الثالثة تذكر: "186 عاملا"[(1)].

تعددت الحبال المصنوعة من منتجات النخيل فمنها ما عرف بالسومرية (□U.SAR.PE□) وهي اقل وزنا من الحبال نوع (□U.SAR) والمعمول من ليف النخيل، وهناك نوع اخر عمل بشكل مضاعف ثلاث مرات عرف في السومرية (NIG□.PE□.A) ويقابله في الاكدية (ip-ɘu ɘa□ a-ri)[(2)]. ومن الطبيعي ان الحبال تجدل لغرض معين فهناك نص يؤكد ذلك[(3)]:

ونقتبس من نص اخر تحدث عن جدل الحبال وعن أعداد كبيرة من العمال المستخدمين لذلك العمل: **"180 (men) 8 GU□.□U.SAR patalum"**

الترجمة "180 رجل جدلوا 8 طالنت من الحبال"[(4)].

ان عملية جدل الحبال على الرغم من أنها تقنية بسيطة لكنها تحتاج الى الحزم والضبط والى حرفي قدير ليقوم بها، ونقتبس من إحدى المقاطع الأدبية السومرية من (ملحمة كلكامش) الجزء الخاص بكلكامش وانكيدو وهو يتحدث عن أهمية جدل الحبال اذ يعطيها القوة ويحميها من القطع:

"ولكن اثنين متعاونين فيقدران، ان الحبل المجدول لا ينقطع،

وشبلان أقوى من أبيهما الأسد"[(5)]

استخدامات الحبال كثيرة ومنها تلك التي استخدمت للسفن والمراكب المائية، فالحبل يعد من اللوازم الضرورية والرئيسة للمركب او السفينة، وعرف الحبل الخاص بها في السومرية (E□□.MA□) وفي الاكدية (aɘli eleppi) ، وأول استخداماته للسفن وبشكل ظاهري هو "حبل جر السفينة الذي ورد ذكره في النصوص المسمارية بصيغة (E□□.MA□.GID□)، وذكر كذلك "الحبل الكبير لجر السفينة في السومرية بصيغة

([1]) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س، ص 194.

([2]) الجبوري، أسماء عبد الكريم عباس، النخلة........، م . س، ص 81 وما بعدها.

([3])الجبوري، أسماء عبد الكريم عباس، النخلة........، م . س ، ص 82.

([4]) م . ن.

([5]) لابات، رينيه، وآخرون، سلسلة الأساطير ....، م . س، ص 208.

(E□□.GAL.MA□.GID□)[1]، وهذه الحبال استخدمت لسحب السفن المشحونة او المحملة والفارغة على حد سواء ، خاصة عندما تكون خالية من المجاذيف، وعندما تسير السفينة عكس اتجاه تيار الماء او ربما هناك حالات أخرى. ومن البديهي ان تكون الحبال المستخدمة لمثل هذه الأغراض قوية ومتميزة بالمتانة، وتربط هذه الحبال بالمركب او حمولته[2]. ولا يمكن ان تكون السفينة كاملة البناء وجاهزة للإبحار ما لم تهيأ الأشرعة والحبال لربطها[3]، كذلك لا بد من وجود الحبال لعملية تثبيت السفينة عند رسوها ووصولها الميناء لغرض ربطها كي لا تتجرف مع تيار الماء[4]، اما استخدامات الحبال داخل السفينة فتعد أيضا مهمة للبناء الداخلي لها فعملية ربط الألواح الخشبية واتصال بعضها ببعض لا تتم الا من خلال الغرز بالحبال وهذا يعطيها مرونة أكثر في حالة اصطدام السفينة بحاجز قوي، بل وان استخدام الحبال والأخشاب مقاوم أكثر للماء ويدوم لمدة أطول من استخدام المعدن[5].

واستخدمت الحبال ايضا لبناء نوع اخر من المراكب وهو الطوافات اذ ربطت سيقان القصب او الأخشاب بعضها ببعض الاخر بوساطة الحبال[6]، نقتبس من قصة الطوفان ما يؤكد ربط او توثيق السفينة[7]:

"وحين يقف كانت الرياح تعصف

عندئذ قطع الحبل وحرر السفينة ، فانطلق الطوفان"

([1]) Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge…..…,Op.Cit,p. 118ff.

([2]) الأحمد، سامي سعيد، "التجارة" …… ، م . س ،ص 200.

([3]) مدني، علاء محمود، "صناعة السفن والمراكب التقليدية" مجلة التراث الشعبي" ع 7–8، 1978 ، ص 40.

([4]) Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge………, Op.Cit,p. 119f .

([5]) مدني، علاء محمود، " صناعة السفن…..، م . س، ص 38؛

بوتس، دانيال تي، حضارة وادي….، م . س، ص 194 وما بعدها.

([6]) حبيب، عبد العزيز، "وسائط النقل…….، م . س ، ص 74.

([7]) لابات، رينيه، وآخرون، سلسلة الاساطير…..، م . س، ص 38.

ولأهمية الحبال في عملية الإبحار سواء حبال الأشرعة ام حبال التثبيت نقتبس من نصين مسماريين ما يأتي: [1]

"□**abburu** ʏ**uqiki battuqu a**ɘ□**-li-ki**"

الترجمة "**سلمك (درجاتك) كسرت، حبالك (حبال السحب) قطعت**"

أماالنص الاخر " ɘ**a maqurri**ɘ**ina libbatiq a-**ɘ**a**□**-al-**ɘ**a**□ "

الترجمة "**ربما حبل السحب لقاربهم مزق (ربما ينجرفوا الى البحر)**"

من الاستخدامات الأخرى للحبال التي لها علاقة بعملية الإبحار عن طريق بناء الجسور المائية هي ربط الألواح الخشبية اما بعضها ببعض الاخر او ربطها مع لوازم أخرى لغرض عمل الجسر[2].

6. الزيوت

عرف العراقيون الزيوت منذ زمن مبكر فربما عرفوا أنواعا منها منذ عصور قبل التاريخ[3]، وقد احتلت الزيوت مكانة بارزة ومهمة في المجتمع العراقي القديم، وذلك بسبب بسبب كثرة وتنوع استعمالاتها والطلب المتزايد عليها، فقد كان من ضرورياتها انها استخدمت مواد غذائية للسكان، فضلا عن انها كانت احد المواد الرئيسة في التجارة[4]،واعتبر وجود الزيت في البيت من المواد الاساسية كونه يشكل مادة غذائية مهمة، حتى ان ذلك ذكر في القوانين الآشورية من الفترة الوسيطة، وفي المادة (36) من تلك القوانين[5].

ذكرت كتابات الأمير كوديا وكتابات الملوك السومريين ومن بعدهم البابليين والآشوريين التي تؤكد على اهتمامهم بالتجارة لغرض توفير المواد اللازمة والضرورية

---

(1) CAD. (A)Part-2, p. 448.

(2) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 117.

(3) كجة جي، صباح، الصناعة ....، م . س، ص 98.

(4) المتولي، نواله احمد، مدخل.......، م . س، ص 257.

(5) سليمان، عامر، نماذج من الكتابات........، م . س، ص 247.

وكانت في مقدمتها المعادن والأخشاب والأحجار ولا تقل أهمية توفير الزيوت والعطور عن تلك المواد[1].وكان من الضروري استيراد الزيوت والعطور (الزيوت المعطرة) من الأنواع الجيدة[2] لان الكثير منها كان يستخدم لأغراض الآلهة والمعابد أثناء اداء الطقوس الدينية، ولم تقتصر تجارة الزيوت على التجارة الخارجية بل كانت الزيوت من ضمن قوائم المواد المتبادلة بين المدن العراقية القديمة، فقد ذكر ان مدينة اوما (جوخة) كانت مركزاً لإنتاج الزيوت المعطرة[3]، ونقتبس من احد النصوص عبارة عن رسالة تحدثت عن تجارة المواد الغذائية ذكرت الطحين والزيت:

"2 sila□ I□.DU10.GA 2 SILA□ I□ a-dum mi-nim la e□-e sa□-ru-ni "

الترجمة: "2 سيلا من الزيت المعطر و2 سيلا من زيت السمسم، لماذا لم يأخذوا العناية بي"[4]

تنوعت الزيوت في بلاد الرافدين وبنوعيها الحيواني والنباتي وذكرت على انها زيوت غريبة مثل "زيت او دهن من كلية الكبش" و "دهن من عين الغنم" وكانت الزيوت الحيوانية غالية الثمن لذلك اتجه العراقيون القدماء الى استخدام الزيوت النباتية[5].

تقاس الزيوت في أكثر الأحيان بوحدة المكيال (سيلا)، ومن العصر البابلي القديم نقتبس من احد الرسائل البابلية من مدينة لارسا، طلب إرسال كمية من الزيت:

"**½ qa əamnam əu-bi-[la]-nim**"

الترجمة: "ارسل لي نصف قا من الزيت"[6].

يقاس الزيت احيانا بعدد الجرار التي يوضع بداخلها[1]. في كتابات الأمير كوديا وبالتحديد التمثال (B) الذي يتحدث فيه عن تفاصيل بناء معبد الإله ننجرسو (معبد

([1]) موسى ، مريم عمران، الفكر الديني.....، م . س، ص 176.

([2]) منصور، ماجدة حسو، الصلات الآشورية........، م . س ، ص 103.

([3]) Foster, B.R. , "Commercial ……. ,Op.Cit, p. 38f .

([4]) Ibid, p. 43.

([5]) ليفي، مارتن، الكيمياء والتكنولوجيا.......، م . س، ص129 وما بعدها.

([6]) YOS. Vol-II, p. 9.

الخمسين) يذكر ان الزيوت كانت ضمن التقدمات والأضاحي التي قدمت للمعبد الى جانب هدايا ثمينة أخرى في يوم احتفال رأس السنة في عيد الإلهة باو اذ أحضرت هدايا العرس ونقتبس منها:

"**ستة اكباش، حملان، سبع جرار من زيت فاخر سبع فسائل، سبع قطع من الخبز**"[2].

حددت اجور الزيت في القوانين العراقية القديمة فالمادة الأولى من قانون اشنونا (من القوانين البابلية القديمة) تذكر كميته وسعره بالفضة، نقتبس جزءا من هذه المادة[3]:"

1 كور شعيرا بشيقل فضة، 3 قا زيتا نقيا بشيقل فضة، 10سوت
(و) 2 قا زيت سمسم بشيقل فضة، 11سوت (و) 5 قا شحم خنزير
بشيقل فضة، 4سوت زيت النهر بشيقل فضة"

تنوعت الزيوت الحيوانية اذ ذكر منها زيت الأغنام وزيت الخنزير وزيت السمك ودهن السمك ودهن العصفور، والدهن الحيواني العادي عرف في النصوص باسم (lipu)[4]. اما الزيوت النباتية بشكل عام فقد عرفت باسم (I□) او (I□.GI□) في السومرية وفي الاكدية (ɘamnu)[5]، والكلمة تعني حرفيا "زيت الشجر" ، ومن الزيوت النباتية المعروفة التي وردت تسمياتها في قوائم المفردات اللغوية (المعاجم اللغوية) وفي قوائم المفردات الطبية هو زيت الخروع، وهناك زيت نباتي اخر عرف بـ"زيت الحديقة " ذكرته النصوص بصيغة (ɘaman kiri) ، هذا فضلا عن نباتات أخرى كان يستفاد من زيوتها ولو بدرجة أدنى من الزيوت الجيدة التي عرفت بسعة استعمالاتها وأهميتها أحيانا لبعض الأغراض الطبية والعلاجية، وكان من بين تلك الزيوت الأدنى درجة هو نبات الكتان واللفت[6].

---

(1) Sollberger, TCS. Vol-I, p. 133; Eames Collection, KK 23.

(2) حمدان، حنان شاكر، جوديا امير......، م . س، ص 91.

(3) سليمان، عامر، نماذج من الكتابات ......، م . س، 75.

(4) المتولي، نواله، مدخل في........، م . س ، ص 257؛ كجه جي، صباح، الصناعة.......، م . س، ص 98؛ AHw. p. 555; CAD. (L) p. 203

(5) AHw. p. 1157.

(6) ليفي، مارتن، الكيمياء والتكنولوجيا.......، م . س، ص 130.

ومن الزيوت النباتية الأخرى هو "زيت الشجر" مثل "زيت خشب الصندل" و "زيت خشب السرو" وهناك ايضا "زيت نبات الأس"، ومثل هذه الزيوت غالبا ما استخدمت كزيوت معطرة[1]، فضلا عن "زيت الأرز" (I□.$^{gi□}$ERIN.□)، وهو من الزيوت المعطرة ايضا. كما عرف "زيت النخيل" (I□.SU_{11}.LUM) وهناك نوع عرف بـ "الزيت الأميري" (I□.NUN)[2].

خزن الزيت في أوعية جلدية منها المصنوعة من جلد الأغنام فقد ذكرت النصوص المسمارية مرارا عن جلود الأغنام واستخداماتها الكثيرة ومنها الحقائب والأوعية والحاويات ومنها حاويات الزيت[3]، كما استخدمت الأواني وألاوعية الفخارية لغرض خزن الزيوت وحمله ايضا وكانت تلك الأوعية والجرار ذات قواعد مدببة القاعدة عرفت في النصوص بـ (DUG.□AGAN)، تنقل تلك الأوعية وهي محملة بالزيت في محمل شبيه بالشبكة او السلة وتعلق على عمود، وقد صورت على المشاهد الفنية مثل المنحوتات والمسلات والأختام الاسطوانية[4]. كما تم خزن الزيوت في حاويات مصنوعة من البرونز او من النحاس وهذه كانت مخصصة للمسافرين وكانت تعمل بأحجام مناسبة لهذا الغرض[5]، وخزن الزيوت ايضاً في أوعية وحفظت في مخازن القصر او المعبد[6]، اذ تعد الزيوت من المواد المهمة والغالية الثمن، ومن الممكن خزن الزيوت لازمنة طويلة وذلك لقابليتها على المقاومة ضد التأكسد والعفونة وخاصة هذه الميزة في "زيت السمسم الذي عرف في النصوص (I□.GI□) وفي الاكدية (ellu)[7].

---

(1) المتولي، نواله، مدخل في.....، م . س ، ص 260؛ الراوي، شيبان ثابت، الطقوس الدينية........، م . س ، ص 87؛ Eames Collection, P 21

(2) Sollberger, TCS. Vol-I, p. 133.

(3) BIN. Vol-IX, p. 52ff .

(4) بوتس دانيال تي، حضارة وادي......، م . س، ص 223.

(5) Emaes Collection, X 5.

(6) UET. Vol-III, p. 244.

(7) ليفي، مارتن، الكيمياء والتكنولوجيا........، م . س، ص 134؛ AHw. p. 205; CAD. (E) p. 330 .

عند الحاجة الى استخدام الزيت يتم سكب الكمية المطلوبة في اناء او وعاء اصغر من جرار الخزن الكبيرة فمثلا عندما يراد ان يقدم قرابين للآلهة يسكب في انية وجاء في إحدى القطع الأدبية التي تحدثت عن وفاة الملك السومري اورنمو، الأسطر (95–97) ما يأتي:

"**الراعي اورنمو يقدم كقرابين في قصره وإناء الذي يصب فيه الزيت، وكاس من صنع جيد وكساء ثقيل وكساء طويل للملكات**"[1].

ذكرت قوائم تسلم الزيوت وذكر معها أسماء الأشخاص القائمين عليها وذكرت كميات الزيت كذلك وكانت في اغلب الأحيان تذكر بالقياس (سيلا) [2]، ان الحصول على الزيت يتم بطريقة العصر وعرف مصطلح "عصر الزيت" في السومرية بصيغة (I□/IA.□UR.RA) وفي الاكدية (ɘa¡i¿ ɘamni)، وذكرت النصوص المسمارية. ان اغلب العاملين في عصر الزيت من النساء الإماء اللواتي عرفن بـ (GEME□) في السومرية وفي الاكدية (amatu)، وعرفت عاصرة الزيت بالمصطلح (/GEME□ GIM□.A.SUR) وفي الاكدية (ɘa¡ittu)[3]، اما عاصر الزيت فعرف في السومرية (lu□ NI.□UR.ME□) وفي الاكدية (awel ɘa¡i¿ ɘamni)، اما الإناء الذي تتم فيه عملية العصر فقد عرف في السومرية بالمصطلح (DUG.I□.SUR)[4] وفي الاكدية (kannu)[5].

اهم مصادر الزيوت في بلاد الرافدين هو بذور نبات السمسم الذي عرف (□E.GI□.I□) وفي الاكدية (ɘamɘɘɔmu) فمن مزاياه ان ثلث وزن البذور يستخدم

([1]) الشهواني، ازهار عبد اللطيف احمد، اورنمو مؤسس........، م . س،ص 31.

([2]) UET. Vol-IX,p. 2ff, 29ff ; UET. Vol-V, p. 16ff.

([3]) المتولي، نواله احمد محمود ، مدخل في ...... ، م . س، ص 258؛
CAD. (□) Part-1, p. 60ff.

([4]) ليفي، مارتن، الكيمياء والتكنولوجيا......، م . س, ص 136.

([5]) CAD. (K) p. 154 .

زيت فضلا عن نوعيته الممتازة والمرغوبة لاحتوائه على نسبة جيدة من البروتين[1]. عرفت ستة أنواع من زيت السمسم فقد اختلفت حسب طريقة تحضيره وعصره وحسب لون البذور او لون الزيت المعتمد على طريقة العصر ولون البذور، وهناك نص مسماري عبارة عن رسالة من العصر البابلي القديم ومن مدينة لارسا يذكر الاهتمام بعملية العصر نقتبس منه:

"ma¡rika li-i¡ ¡al□u ϶a tu϶abilam ana e□enim ul natu □E.GI□.I□ ϶amnum lu-□u-ma xxx ma¡rika li□¡utu "

الترجمة: "ان الزيت المصفى (¡al□u) الذي أرسلته لي مثير للاشمئزاز

(ذو رائحة كريهة) دعهم يعصرون بذور السمسم بحضورك وبعدها

دعهم يتمون العصرة الثانية على البذور بحضورك ايضاً"[2].

اما مع وسائط النقل المائية فقد استخدم الزيت بنوعيه الحيواني والنباتي وان استخدامه يكون بعد إتمام العمل في بناء السفينة او القارب وعملية تزييت السفينة تسمى (SA.BIL.AK)[3]، وكانت الزيوت الحيوانية الأكثر استخداما لهذه العملية ومنها زيت السمك الذي سمي (I□.KU□) فضلا عن زيت الشجر (□.GI□)، كما استخدمت الزيوت النباتية ومنها زيت الخروع ويستعمل مع الزيت القطن أو الصوف [4].

اما النصوص الاقتصادية من سلالة ايسن الاولى يذكر احد النصوص بضرورة توافر جلود الأغنام وطين احمر نقي وزيت لجزء من قارب الملك[5]، ونص اخر يذكر نوعين من الصوف لجزء من القارب[6].

([1]) المتولي، نوالة، مدخل........، م . س، ص 257؛ ليفي، مارتن، الكيمياء........، م . س، ص 131.

([2]) المتولي، نواله، مدخل في......، م . س ، ص 259.

([3]) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية.........، م . س ،ص 49 وما بعدها.

([4]) ليفي، مارتن، الكيمياء والتكنولوجيا........, م . س، ص 138؛

Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p149.

([5]) BIN. Vol-IX, p. 50.

([6]) BIN.Op.Cit, p. 64.

اذاً فعمل الزيت عمل مكمل لكنه ضروري وتكميلي لأعمال بناء السفن والقوارب او وسائط النقل المائية بشكل عام، فهو يحافظ عليها من تسرب المياه ويمنع بذلك تلفها وخاصة اذا كان ماء البحر فهو يتميز بالملوحة العالية[1]، ونعود مرة أخرى الى قصة الطوفان ففيها الكثير من الأمثلة والاستشهادات، ففيما يخص الزيت نقرأ في قصة الطوفان في ملحمة كلكامش اللوح الحادي عشر :الأسطر (67–69):

"وجاء حملة السلال بثلاث سارات من السمن،إضافة الى سار واحد من السمن استنفذ لقلافة؟ السفينة، والى سارين من السمن اختزنها الملاح"[2].

([1]) مدني، علاء محمود ، " صناعة السفن......، م . س، ص 38 و 45و 48.

([2]) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان........، م . س، ص 178.

المبحث الثالث

ادوات العمل

الأدوات عنصر مهم لأي عمل وفي أي مجال من مجالات العمل اليومية لابد من وجود الآلات وأدوات لتسهيل انجاز العمل من دونها لا يمكن ان ينجز أي عمل، اذ ليس بمقدور الإنسان انجاز العمل من دون الآلات وأدوات مساعدة لذا فهي ضرورية جدا ولا يمكن الاستغناء عنها.

فيما يتعلق الموضوع بالآلات والأدوات التي استخدمت مع بناء وسائط النقل المائية وأهمها السفينة والقارب نذكر "سكين عامل القصب" التي ورد ذكرها في النصوص بصيغة (GER.AD.KID) وفي الاكدية (patru ɘa addupi)[1]، وهذه الآلة بالتأكيد ضرورية لعامل القصب لأنه يستخدمها لقطع القصب الذي يدخل في بناء السفينة او القارب[2].

الأداة الأخرى الضرورية لتقطيع الأخشاب الى شرائح هي شبيهة بالسكين او السيف وسميت في اللغة السومرية (U.GUR)[3]، وفي الاكدية (namaru)[4]. بعد قطع القصب من عامل القصب يجمع ويحزم وينقل او يخزن وربما كان يوضع على رفوف معمولة من الأخشاب اذ ورد ذكر "عامل القصب" وفي بالسومرية (AD.KID) وجاء في الاكدية (atkuppu)، اما "رف عامل القصب" فقد عرف في السومرية (GI AD.GI.GAZ.ZA) و(petnu ɘa addupi) في الاكدية[5]، اما قطع الأخشاب من الأشجار فكان من الضروري وجود اداة الفاس وعرفت في السومرية (urudu ۲A.ZI.IN) وفي الاكدية (ainnu¡)، وصنعت من المعدن مثل النحاس والذهب والفضة[6]، واستخدمت الفأس للأغراض المدنية الزراعية وللأغراض العسكرية وردت

---

(1) CDA. p. 270 ; Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge….., Op.Cit,p. 137.
(2) Ibid .
(3) MDA.p. 191, No. 417; Salonen,A. , ……., Op.Cit, p. 136 .
(4) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge……., Ibid.
(5) Ibid, p. 137.
(6) Ibid, P. 136 ; CDA. p. 110.

تسمية أخرى للفاس هي ($^{gi϶}$GIN□/ TUN□) في السومرية. وفي الاكدية (pɔɘu)[1]، وربما يكون مقبضها قد صنع من الخشب[2] .

عرف الإنسان في العراق القديم الفأس منذ عصور قبل التاريخ فقد صنعت من الحجر المثبت بالقار على مقبض من خشب ووصلت نماذج منها من عصر حلف وجمدة نصر وبعدها صنعت من معادن مختلفة[3] . تعد الفأس من الأدوات المهمة في الحياة المدنية والعسكرية فقد كان استعمالها واضحا في الحروب اذ صورت على المشاهد الفنية بايدي الجنود وهم يحاولون قطع الأشجار او الأدغال التي تعترض سير الحملة، وظلت تستخدم حتى عرف القوس[4] . كان استعمال الفأس في الحرب ليس كونها أداة حرب فقط فقط بل استخدمت لشق الطرق والجداول[5] .

تميزت الفأس التي استخدمت للأغراض المدنية عن تلك التي استعملت للأغراض العسكرية فالأولى كانت ذات نصل بزاوية قائمة مع المقبض، اما الفأس الثانية فكانت ذات زاوية حادة مع المقبض[6]. وكان استعمال الفأس لأغراض طقوسية ايضاً[7].

---

(1) AbZ. p. 204.

(2) عباس، منى حسن، الجيش والسلاح......، م . س، ص 210؛ عبد الله، يوسف خلف، الجيش والسلاح في العهد الآشوري الحديث 911–612 ق.م، رسالة ماجستير منشورة ، 1977، ص 195.

(3)عباس، منى حسن، الجيش والسلاح......، م . س، ص 209.

(4) وهذا ما يفسر قلة تصوير الفؤوس على المنحوتات . عبد الله، يوسف خلف، الجيش والسلاح......، م . س، ص 194.

(5) الفتيان، احمد مالك ، نظام الحكم ......،م . س ، ص 363.

(6) عبد الله، يوسف خلف، الجيش والسلاح......، م . س، ص 197.

(7) كانت رمزا للإله ادد (اله الرعد)،. عباس، منى حسن ، الجيش والسلاح.....، م . س، ص 213، كذلك استعملت كدلايات وتمائم وعن معانيها وأشكالها وصناعتها راجع:
عباس، منى حسن، الدلايات والتمائم في المتحف العراقي من عصور ما قبل التاريخ حتى نهاية فجر السلالات، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1989، ص 8 وما بعدها

اختلفت أوزان الفؤوس فكان وزن بعضها 20 شيقل (أي ما يساوي 128 غم) ومنها 80 شيقل (أي 632غم)، او أوزان أخرى مختلفة[1]، ولم تكن الفؤوس كلها ذات نصل واحد بل هناك فؤوس بنصلين وكما نسميها اليوم (بلطة) وعرفت أنواع عدة من الفؤوس منها الفأس القصيرة الرأس ومنها الفأس المستوية المحدبة وغيرها[2]. اما أغمادها فقد عملت من الجلود وبه غلفت مقابضها [3].

هناك أداة مهمة أخرى وهي "السلة" لحمل الكثير من المواد الضرورية لبناء السفينة او لحمل الآلات والأدوات التي تستخدم في أعمال البناء،فهناك سلة عامل القصب وعرفت في الاكدية (sellu ɘa addupi)[4] وعرفت السلة في العراق القديم وهي كثيرة الأنواع والاستخدامات، وعرفت أحيانا بحسب المواد التي تنقل فيها، ووردت في النصوص المسمارية السومرية بتسميات عدة ، فهناك تسمية عامة عرفت (GI-GUR) في السومرية وفي الاكدية (giggurru) و (panu) [5]، وردت تسمية (GIR□.LAM) ويقابلها في الاكدية (kerlammu)،[6] وعرف هذا النوع بسعة واحد ونصف سيلا، اذ قدرت سعة السلال بوحدة القياس (سيلا)، وعرف نوع اخر من السلال بسعة (10سيلا) [7]، سميت في العصر البابلي القديم بالصيغة (□U.GUR□) وفي الاكدية (ɘugru) ، وفي العصر البابلي الحديث (626−539 ق.م) بصيغة (ɘugarru)[8].

عملت السلال في عصر اور الثالثة من سعف النخيل ومن حشائش الحلفاء ومن القصب، وعرفت بالمصطلح (GI□.GE□.DA.ZU□.LUM.MA) في السومرية ويقابله الاكدية (tu¡allu) ، نقتبس جزءا من نص يذكر هذا النوع من السلال:

"**1 en tu¡allu ɘa ɘamaɘ inamdin**"

---

(1) م . ن ،ص 212.

(2) عبد الله، يوسف خلف، الجيش والسلاح......، م . س، ص 197؛ عباس، منى حسن، الجيش والسلاح.......،م . س، ص219 وما بعدها.

(3) عبد الله ،يوسف خلف، الجيش والسلاح......، م . س ، ص 197.

(4) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge…..Op.Cit., p. 137.

(5) CDA. p. 92 ; AbZ. p.81.

(6) UET. vol-IX, p. 36 .

(7) الجبوري، اسماء عبد الكريم، النخلة......، م . س، ص 77 ؛ AHw. P.468

(8) AHw. p. 1260.

الترجمة: "سلة مملوءة بنوعية جيدة من التمور الجافة (هدية شكر) للإله شمش ". (1)

عرف نوع اخر من السلال (zabbilu) ، ونوع اخر ورد بصيغة(kurɘallu) و (sillu)(2)، وتكون محاكة من خوص النخيل وكبيرة الحجم وبيضوية الشكل وذات عروتين مظفورتين من الليف(3). وعرف حائك السلال في السومرية بالمصطلح (lu NIG.TAG.TAG) وفي الاكدية (e-piɘ qa-ap-pa-ti).

(1) الجبوري، أسماء عبد الكريم، النخلة........، م . س ، ص 78 وما بعدها ؛
AHw p. 136.

(2) وهي ذات الكلمة العربية "السلة" . باقر، طه، من تراثنا........، م . س، ص 100 وما بعدها؛
AbZ. p .89.

(3) عرفت في اللغة العربية بـ "الزنبيل . باقر، طه، من تراثنا......، م . س، ص 97؛
الجبوري، اسماء عبد الكريم، النخلة.......، م . س، ص 80.

الفصل الثالث
بناء السفن والقوارب

المبحث الأول: تهيئة المواد وأجزاء السفينة
المبحث الثاني: بناء السفينة
المبحث الثالث: معدات السفينة وملحقاتها

المبحث الأول

تهيئة المواد وأجزاء السفينة

تهيئة المواد

بنيت السفن في العراق القديم بشكل عام من مادتين أساسيتين هما الأخشاب والقصب فقد كانت السفن الكبيرة تبنى من الأخشاب اما القوارب الصغيرة فكانت تعمل من القصب فمن المؤلف الأدبي السومري "رحلة ننا سوين الى نفر" يرسل اله القمر ننا سوين رجالا لجمع المواد الضرورية لبناء زورق "ماكور (Magur) ومن بين المواد التي يتم جمعها روافد وألواح خشبية وقصب، فضلا عن الحصران (البواري) والقار ومواد أخرى ضرورية لعملية البناء، وكانت الأخشاب الجيدة تجلب من خارج بلاد الرافدين عن طريق التجارة(1)، الى جانب الأخشاب المحلية وبشكل خاص من شمال بلاد الرافدين(2).

تميزت السفن بأحجامها الكبيرة قياسا للزورق الذي يستخدم في الأنهار الفرعية والقنوات فالاختلاف في الحجم يرجع الى طبيعة عمل كل من الواسطتين والوسط الملاحي لها(3)، ان عملية تهيئة وتحضير المواد واللوازم لبناء السفينة او الواسطة عملية ضرورية جدا فهي تعد الخطوة الأولى في مراحل بناء السفينة وقد زودتنا النصوص المسمارية بمعلومات عن هذه الخطوة ففي قصة الطوفان(4)، التي تعد أقدم ذكر لبناء السفينة في النصوص المسمارية، فمن قصة الطوفان البابلية نقتبس المقاطع الآتية:

---

(1) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س ، ص 188 وما بعدها.

(2) Thesgiger, W., The Marsh ……,Op.Cit, p. 125.

(3) Nemet- Nejat, K., Daily Life ………,Op.Cit, p. 276.

(4) قصة الطوفان: حادثة روتها المآثر السومرية والبابلية في روايات ثلاث رئيسة تتشابه في خطوطها العامة وفي كثير من تفاصيلها وأول تلك الروايات الرواية السومرية وبطلها زيوسدرا الذي أنقذ البشرية من الفناء والدمار الذي أحدثه الطوفان العظيم الذي اجتاح الأرض كلها بحسب تصور الأقدمين، اما الرواية الثانية فهي ما جاء عن الطوفان في ملحمة كلكامش وتمثل قصة الطوفان هذه اللوح الحادي عشر من الملحمة وبطلها هنا هو اوتونابشتم الذي قام ببناء السفينة وحمل فيها ما استطاع من الناس والحيوانات والمتاع، اما الرواية الثالثة والتي تعد اكثر تفصيلا والمعروفة لدى الآثاريين والمختصين بالدراسات اللغوية "بقصة اتراخاسيس" وهو نظير زيوسدرا السومري واوتونابشتم

"النجار حمل فاسه، والقصاب حمل حجره، والرجال الناضجين جلبوا الحبال، والشباب ركضوا حول (.........)، الثري حمل القار، الفقير جلب ما نحتاج من (........)[1] في خمسة أيام أقمت هيكلها"[2]

جلبت الأخشاب الصلبة والجيدة من جبال لبنان ومحطات الخليج [3]، وعملية بناء السفينة كما ذكرت النصوص المسمارية، تبدأ ببناء الهيكل الخارجي لها أولاً ومن دون إطار وبناء المراكب عملية كبيرة ومهمة وكانت تجري في الأماكن الخاصة ببناء وصنع السفن[4].

ان بناء السفينة يحتاج الى مجموعة من المواد الأولية والى عدد من الحرفيين ذوي تخصص عال ومعرفة جيدة بعملية البناء، وبالتالي فضرورة وجود مجموعة من الفنيين والإداريين المنظمين لإدارة هذا العمل وهذا ما توافر فعلاً في العراق القديم[5]. اذ نقرأ في احد النصوص من مدينة اور والمتعلقة ببناء السفن والمواد المطلوبة لأجلها وكالآتي:

"178 شجرة نخيل كبيرة، 1400 شجرة صنوبر كبيرة، 36 شجرة طرفة كبيرة، 32 شجرة (i ¡-e9) كبيرة، 10 طرفة طول كل واحدة ثلاث اذرع، 276 طالنت من حبال ليف النخيل، 34 طالنت من حبال سعف النخيل، 418 طالنت من الأسل، 207 طالنت من زيت السمك، 300 (......)، 4260 حزمة من (....) القصب، 12.384 حزمة من القصب الجاف، 3170 كور من القار المنقى"[6].

البابلي، والقصة في الروايات الثلاث وبغض النظر عن أسماء الأبطال وبعض التفاصيل تتلخص بإجماع الآلهة وبتحريض من اله الجو والهواء انليل على إحداث الطوفان عقابا للبشر بسبب كثرتهم وضجيجهم الذي أزعج الآلهة وحرمانها من النوم والراحة، اما الإله ايا (اله الحكمة) وهو المعروف بحبه للبشر أراد ان ينقذ البشر من هذا الهلاك بان أفشى سر الآلهة بإحداث الطوفان الى بطل الطوفان وأمره ببناء السفينة العظيمة. علي، فاضل عبد الواحد، من ألواح سومر ....، م . س، ص 269 وما بعدها؛ علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان ....، م. س، ص 17 وما بعدها.

(1) Foster, B.R. , The Epic of Gilgamesh, Yale University, 2001, p. 86.

(2) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان ......، م . س، ص 177.

(3) Grayson, A. K., Assyrian Rulers …….., 2 , RIMA vol.3 ,Op.Cit, p. 211; Salonen, A, "Holz" RLA. vol. 4, p. 453.

(4) Nemet-Nejat, K. , Daily life…….., Op.Cit, p. 277.

(5) Van de Mieroop, M. , The Ancient …….,Op.Cit, p. 189 .

(6) Postgate, J.N., Early Mesopotamia ……. ,Op.Cit, p. 218.

من كتابات الملك الاكدي نرام سين (2254–2218 ق.م) ورد ذكر لبناء سفن العاصمة أكد، وكيف انهم صنعوا سفن اكد بسرعة وإتقان[1]، وان الكثير من النصوص المسمارية تذكر جمع المواد لبناء السفينة، فالنصوص ذات المضامين الاقتصادية الخاصة بالمعبد ومن سلالة اور الثالثة من مدينة اوما[2] تذكر "قيام عمال بقطع القصب وعمال آخرين يستخدمون في بناء السفينة"[3].

ومن رسائل العصر البابلي القديم (2003–1595ق.م) تشير النصوص الاقتصادية الى أهمية المراكب المائية في نقل المواد الضرورية واللازمة للحياة اليومية (منها مواد البناء) بين المدن العراقية القديمة، وبينها وبين الأقاليم المجاورة، فضلا عن صيغ العقود التي تذكر تأجير المراكب لاستخدامها في أعمال النقل التجاري لأغراض الحياة اليومية، وكثير من الاتفاقيات والصفقات التجارية التي تذكر فيها المراكب ووسائط النقل المائية للتأجير والنقل[4]. ومثلما يكون التحضير للمواد المختلفة من حيث العدد والكمية كذلك تهيء المجموعة التي ستنجز العمل من عمال متخصصين وحرفيين وغيرهم، فمن إحدى الوثائق من مدينة كيرسو (تلو)[5] يذكر احد النصوص والمتعلق بأحد الأعياد الدينية والمسمى "عيد

([1]) Frayne, D., Sargonic and Gutian Period (2334-2113 BC), (RIM), Vol-2, London, 1993t,p. 110.

([2]) اوما: اسمها الحديث (تل جوخة) مدينة سومرية في جنوب بلاد الرافدين، تقع الى الجنوب من بغداد حوالي 365 كم، والى الشمال الغربي من كيرسو (تلو) بحدود 50كم شرقي نهر الغراف، وتتبع محافظة الناصرية– قضاء الرفاعي إداريا، كانت دولة مدينة في عصر فجر السلالات وكانت على صراع دائم مع منافستها لكش، لم تجرِ فيها اية تنقيبات علمية منظمة لغاية عام 1999، اذ قامت الهيأة العامة للآثار والتراث بإجراء أول تنقيبات علمية استمرت لأربعة مواسم، على الرغم من ان الآلاف من الرقم الطينية التي استخرجت منها والتي تناثرت في متاحف عدة من العالم، حيث كانت جميعها من نتائج أعمال الحفر غير الشرعي وأعمال السرقة والنبش في المواقع الأثرية. المتولي، نواله، اوما (جوخه) ....، م . س؛ سالم، خوله معارج خليل، مدن على نهر.....، م . س، ص 200 وما بعدها.

([3]) BIN.Vol-V, p. 28 , No. 232, 236.

([4]) UET. Vol-V, p. 4f, 10ff.

([5]) كيرسو (اسمها الحديث تلو): هي واحدة من ثلاث مدن رئيسة في دولة لكش، وتقع في شمالها، واشتهر الإله ننكرسو بأنه الاله الرئيس لها، وكان في دولة لكش (لكش "الهبة" وكيرسو "تلو" وسرغل

المشاعل"، الذي يتضمن مسيرة عدد من قوارب الآلهة يعطينا معلومات وافية عن عدد العمال وتخصصاتهم والمواد المطلوبة لعملية بناء السفن نقتبس من هذا النص الأتي:

"6 nagar 6 ad-gub ma ˈnanɘe 2 nagar 2 ad-gub ma ˈnin-dar-a 2 nagar 2 ad-gub ma ˈdumu-zi u-30-ɘe iti ezen-ˈli-si 2 nagar 2 ad-gub 6 aɘgab 6 ku-dim u-30-ɘe iti ɘu-numun ma duɯ-a tug-dul-la"

الترجمة:

"**ستة من النجارين، ستة من عمال القصب (يعملون على) قارب الإلهة نانشة، ونجارين وعاملي قصب (يعملون على) قارب الإلهة ننداراِ، ونجارين وعاملي قصب (يعملون على) قارب الاله تموز لثلاثين يوما في شهر الاحتفال للالهة ليسي، نجارين وعاملي قصب وستة من عاملي الجلود وستة من صانعي الفضة (يعملون لـ) ثلاثين يوما في شهر شونومون لجلفطة القوارب**"[1].

نستنتج من هذا النص:

أولاً: ان عملية بناء السفينة تتطلب تظافر جهود أكثر من حرفي واحد.

ثانياً: نلاحظ كيف ان العمل كان دقيقا ومنظما من حيث تهيئة المواد الأولية وأعدادها وكمياتها فضلا عن أعداد العمال المشاركين في العمل وتخصصاتهم وذكر عدد الأيام التي يستغرقها انجاز العمل، وهذا يعد جانبا من التنظيم وعدم هدر الوقت والجهد، وجوانب أخرى لها أهميتها في العمل وهذا ما عرف به العراقي في القديم والوقت الحاضر من الذكاء والحكمة وما اعتاد عليه من الالتزام، وان دل ذلك على شيء فإنما يدل على ان العراقيين القدماء كانوا يعملون ويسيرون على أسس واضحة ونهج متبلور في مجالات حياتهم جميعا ومنها المجالات الصناعية والحرفية المختلفة[2].

"نينا") ما لا يقل عن (20) معبداً خصصت لعبادة مجموعة من الآلهة وأكبرها "معبد الإله ننكرسو". بوستغيت، نيكولاس، حضارة العراق ....، م . س ، ص 131؛ وعن تاريخ وتنقيبات المدينة، سالم، خوله معارج خليل ، مدن على نهر......، م . س، ص 229 وما بعدها.

(1) Kutscher, R. , "A torchlight ...., Op.Cit,p. 61f.

(2) Van de Mieroop, M. , The Ancient........, Op.Cit,p. 177f .

كان لكل مرحلة من مراحل بناء وسائط النقل المائية ومنها بناء السفن أهمية خاصة من القائمين عليها، ففي احد النصوص المسمارية وهي رسالة من رسائل العصر الآشوري ومن زمن حكم الملك سرجون الآشوري (721–705 ق.م) تتحدث هذه الرسالة عن "عملية تحضير 470 رافدة او عارضة خشبية وتجهيزها على ضفة النهر استعدادا لنقلها عبر النهر، كذلك تشير الى الأعداد الكبيرة من العمال والرجال الذين سيقومون بعملية نقلها"[1]."

ان النقل المائي وعملية ذهاب وإياب السفن والمراكب عملية مألوفة ومستمرة في بلاد الرافدين والى يومنا هذا لذلك لم تخل الأمثال وهي من المؤلفات الأدبية في بلاد النهرين من ذكر لكثير من مفردات الحياة اليومية في العراق، وكانت وسائط النقل المائية والسفن واحدة من تلك المفردات التي ذكرتها الأمثال، نقتبس منها الآتي:

"**مثل القارب هو دائم التجوال في النهر**"[2]

أجزاء السفينة

صناعة السفن في العراق تعد صناعة قديمة وعريقة لها تاريخها، وتتظافر الجهود من اجل انجاز المركب او السفينة، وانه يسير مثل قطعة واحدة الا انه في الحقيقة يتألف من أجزاء عدة تتلاحم مع بعضها بعض ليكون بالشكل الذي نراه، سميت أجزاء المركب في الصيغة السومرية (ME.DIM)[3]، وفي الاكدية (binθti)[4] .

يمكن تقسيم أجزاء السفينة على عدة أقسام، منها المقدمة وهيكل السفينة والمؤخرة، وتسمى مقدمة السفينة في الاكدية (pθn elepi) [5]، وتسمى أيضا "قرن السفينة"، وفي سفن الآلهة والملوك تكون مقدمة السفينة مميزة وأحيانا ذات أشكال خاصة منها أشكال حيوانية او آدمية او مركبة في بعض الأحيان[6].

---

(1) Lanfranchi, G.B.; Parpola, S., The Correspondence of Sargon, II, Part II, SAA-V,p. 87.
(2) Alster, B., Proverbs ……., Op.Cit, p. 22.
(3) AbZ. p. 313, No. 532.
(4) CAD. (B) p. 237.
والكلمة الاكدية من المصدر (ban) بمعنى "بنى او عمل " وتستخدم لبناء البيوت والسفن والتماثيل والمسلات للمزيد عن الفعل: CAD. (B) p. 83ff
(5) CDA. p. 263 .
(6) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge …….,Op.Cit, p. 75.

اما هيكل السفينة فهو الجزء الرئيس فيها وهو الجزء الوسطي من بدنها، وتكون الهياكل أحيانا مقوسة وعالية[1]، اما المؤخرة فهي الجزء الخلفي من السفينة، وفي الغالب تكون مشابهة لمقدمتها[2]، ذكرته النصوص المسمارية بصيغة (arkatu) في الاكدية[3]، وسميت مؤخرة السفينة في اللغة العربية باسم (الكوثل) أي "ذنبها " والمعنى الأصح للكوثل هو "المكان القريب من المؤخرة اذ توضع الأحمال والأثقال[4]. تبنى الأجزاء الرئيسة والأساس من السفينة او المركب من الأخشاب القوية والسميكة لأنها تعد أساس الواسطة[5]،

عرف عن العراقيين القدماء انهم دونوا الكثير من تفاصيل حياتهم اليومية في مدوناتهم الاقتصادية والقانونية والإدارية والأدبية وغيرها، فقد تناولت تلك المدونات وسائط النقل المائية ومنها السفينة وأجزائها، وكانت مقدمة السفينة ومؤخرتها من بين ما تناولته تلك المدونات، ونقتبس من المؤلف الأدبي "رحلة اله القمر سين الى نفر" الآتي:

"ما هو في مقدمة السفينة، اريد ان اعطيه لك

ما هو في خلف السفينة، اريد ان اعطيه لك"[6].

من قصة كلكامش وانكيدو والعالم الاسفل[7] نقتبس المقاطع الآتية:

"المياه في مقدمة السفينة تهاجم الملك كما ينقض الذئب على فريسته

المياه تهاجم انكي في مؤخرة السفينة كانها الاسد المهاجم"[8].

وجاء في اسطورة او قصة "كلكامش وحاكم أكا"[9] يذكر مقدمة المركب وأهميتها في عملية السير، كالآتي : "**مقدمة المركب قطعت**"[1]

([1]) Hourani, G.F., Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times, New Jersey, 1951, p.6 .

([2]) حبيب عبد العزيز، "وسائط النقل......، م . س ، ص 71.

([3]) CAD. (A) Part-II, p. 274.

([4]) الدجيلي، كاظم، "أسماء ما في السفينة، لغة العرب، مج2، 1912-1913، ص 203.

([5]) مدني، علاء محمود، "صناعة السفن......، م . س ، ص 45.

([6]) الهيتي، قصي منصور عبد الكريم، عبادة الاله سين ....، م . س ، ص 139.

([7]) موسى، مريم عمران، الفكر الديني......، م . س ، ص 142.

([8]) كريمر، صموئيل نوح، الأساطير......، م . س ، ص 63.

([9]) قصة كلكامش واكا : قصة سومرية تروي أحداث النزاع الذي دار بين كلكامش (خامس ملوك سلالة الوركاء الأولى) وبين اكا (Agga) اخر ملوك سلالة كيش الأولى، وكلاهما حكم في أواخر عصر

تشير الأدلة المادية (الرسوم وأشكال المراكب المصغرة) والمدونة ان هناك نوعان من المراكب معمولة من الأخشاب، النوع الأول: عبارة عن مركب متسع العرض ذي مقدمة ومؤخرة مرتفعتين، ويبدو ان هذا النوع من المراكب قد اقتبس شكلا من قارب القصب الا انه مبني من ألواح الخشب، اما النوع الثاني من المراكب فعلى الرغم من احتوائه على مؤخرة مرتفعة فقد كان على ما يبدو اقل عرضا وذي مقدمة منخفضة تنطلق باتجاه عمودي، ومن البديهي ان هذا النوع كان في الأساس عبارة عن جذع شجرة ضخم تم تجويفه وتشكيله وأضيفت له حواجز خشبية على الأطراف، وأضيفت له مؤخرة مرتفعة. تقوم المؤخرة المرتفعة للمركب او السفينة بحماية مدير الدفة او الربان من مياه البحر او النهر وبشكل خاص عندما تكون هناك عواصف، وتعد مؤخرة المركب من الملامح المميزة له [2]

عرفت واجهة السفينة او المركب في الاكدية (p□t/ putum eleppi)، وتعزز هذه الواجهة عادة بأخشاب سميكة لأنها تعد مدخل السفينة وغالباً ما تطلى بالقار وتغلف بالقماش[3]، اما بالنسبة لأوتاد تثبيت السفينة، فهي التي كان يستعملها العراقيون القدماء كأوتاد تدق على الساحل خاصة بتثبيت السفينة وجعلها راسية على الشاطئ وقد سميت هذه الأوتاد في الاكدية (ma¡ratu) او (ma¡raɘu)[4]. اما وسط او بهو او قاعة السفينة

فجر السلالات الثاني (في حدود 2500 ق.م) اذ أراد اكا ملك كيش ان يبسط نفوذه على دولة مدينة الوركاء يوم كان حاكمها كلكامش وقبل ان يبدأ أكا الحرب بعث برسالة او سفير له الى الوركاء يحمل انذاراً الى كلكامش بان يخضع له ويعترف بسيادة كيش على الوركاء، استدعى كلكامش مجلس الشيوخ وعرض عليهم الإنذار الذي بعثه أكا وحثهم على عدم الرضوخ الى مطاليب أكا بل مقاومته، لكن المجلس أراد الرضوخ والاستسلام بدلا من الحرب فامتعض كلكامش وعرض الأمر ثانية على مجلس المحاربين وكرر تحريضه لهم بعدم الرضوخ والاستسلام بل الحرب والمقاومة فاستجابوا له وقرروا الحرب وعدم التفريط باستقلالهم وحريتهم، وتشير أحداث القصة الى ان كلكامش يستسلم في النهاية، وبعد مفاوضات طويلة يقبل أكا ملك كيش الصلح ورفع الحصار عن أسوار الوركاء. للمزيد عن تفاصيل القصة راجع:

باقر، طه، مقدمة في أدب ..... ، م . س، ص 127 وما بعدها.

([1]) Katz, D., Gilgamesh and Akka, Groningen, U.S.A., 1993, p.42f.

([2]) هودجز، هنري، التقنية .....، م . س، ص 130.

([3]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 76; CDA. p. 280.

([4]) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية.....، م . س، ص 50 ؛

فسميت (qarnu / qaran) في الاكدية، وهي تمثل الجزء الواقع بين مقدمة السفينة ومؤخرتها[1].

وصفت مؤخرة السفينة بأنها "المكان المهيب" او "مكان الشرف" للسفينة، اما بهو السفينة فهو المكان الذي سيكون فيه أقسام السفينة الداخلية من غرف وغيرها ويعتمد عليه في حمولتها[2] ، في حين سميت جوانب السفينة الرئيسة في اللغة الاكدية (iti eleppi) ، وهي التي تصل بين المقدمة والمؤخرة مرورا بالبهو. كما ذكرنا فان النصوص المسمارية لم تغفل ذكر هذه الأجزاء من السفينة من حيث تسمياتها وعمليات تهيئة موادها ومراحل بنائها وزخرفتها، فالنص المسماري الآتي يبين أعمال زخرفة السفن اذ جاء فيه: "**انا زخرفت بالذهب الجوانب والمقدمة والكوثل للسفينة المخصصة للاله مردوخ**"[3].

اما الجانب الطولي المائل من السفينة ورد في الاكدية بصيغة (ɘiddu) او بصيغة (ɘiddi eleppi)، اذ نقتبس الجزء الآتي من نص مسماري يذكر هذا الجزء من السفينة وزخرفته:

"ita tuɘu panu u arki unatuɘu karuɘu ɘi-id-da-tu-ɘu [mar]-ru
u muɘ¡uɘɘe ariri uɘalbiɘ"

الترجمة: "**انا طليت جوانب ومقدمة ومؤخرة (السفينة) وحبال الأشرعة....**
والألواح او الدعامات (لقارب مردوخ) بالذهب والأحجار الكريمة"[4].

اتصفت سفن بلاد الرافدين انها عميقة القعر ومسطحة[5]، وسمي الجزء المسطح من خشب السفينة (igar eleppi) في الاكدية، وكان من الضروري كبر مساحته خاصة بالنسبة للسفن الحربية وجعل أخشابه من الأخشاب المستوردة الجيدة النوعية[6]، ومن الألف الأول قبل الميلاد استعمل حاجز خشبي في المراكب المائية يثبت هذا الحاجز الخشبي بين الجدران والأرضية وفيما بعد أصبح جزءا من جانب السفينة، بحيث يتم تحريك المجاذيف من

CAD. (M) part-I, p. 104.
(1) CAD. (Q) p. 134, 139 ; CDA. p. 285.
(2) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……..,Op.Cit, p. 77.
(3) CAD. (I/J) p. 312, 315.
(4) CAD. (I/J) p. 403, 406.
(5) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي……..، م . س، ص 192.
(6) Salonen,A., Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 80.

خلال كوات[1]، اما بدن السفينة العام فقد سمي (qaqqar eleppi) في الاكدية[2]، وهو يمثل مجموعة ألواح السفينة ككل[3]، التي تميزت بالاستدارة[4]، فالألواح الخشبية للجوانب غالبا ما تكون منحنية[5]، ولا ننسى ان نذكر ان للسفينة مخزن او مستودع ذكرته النصوص المسمارية بصيغة (kar eleppi) في الاكدية، ويمثل المستودع سعة السفينة وممكن احتواؤه على رفوف خشبية لاستغلالها مثل الحاويات لوضع الأشياء عليها[6].

قياسات السفينة

لا يمكن معرفة الكثير عن قياسات السفينة وأبعادها، والسبب في ذلك عدم توافر المعلومات الكافية عنها، ولكن هناك بعض الدلائل التي ممكن ان نستشف منها بعض المعلومات عن الأبعاد والقياسات[7].

على الرغم من قلة المعلومات عن قياسات السفن الا ان هناك ما يشير الى قياس سفينتين أحداهما استخدمت لأغراض نقل المسافرين (rukubu) اذ ذكر ان طولها حوالي (12.5م)، اما السفينة الثانية فهي سفينة نقل أو انزال الشحن من السفن (malallu) وقد حددت أبعادها (6م طولاً و4م عرضاً و3 م عمقاً) وبذلك يمكننا استخراج حجمها الذي بلغ (72 م^3)، وذكر سالونن ان اكبر سفينة بابلية بلغ طولها (15م) ويعد هذا الطول طولاً اعتيادياً ومناسباً فان أطول السفن العراقية التقليدية لا يزيد طولها عن (18م) [8].

عرف الجانب الطولي للسفينة في الاكدية بالمصطلح (muraku)[9]، وكذلك سمي في السومرية بالصيغة (GID-DA) او (U) ويقابلها في الاكدية (ɘiddu)[1]، ومن

([1]) هودجز، هنري، التقنية......، م . س ، ص 180.
([2]) CAD.(Q) p. 113 ; Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 81.
([3]) الدجيلي، كاظم، "أسماء ما ......، م . س ، ص 198.
([4]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit,p. 81.
([5]) الدجيلي، كاظم، "السفن في .....، م . س، ص 101.
([6]) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit, p. 82.
([7]) Ibid, p. 154.
([8]) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة ....، م . س، ص 42.
([9]) CAD. (M) part-II, p. 217.

خلال نماذج السفن المصنوعة من الفضة التي تم العثور عليها. وكذلك من خلال بقايا القار المستخدم في السفن امكن معرفة الجانب الطولي للسفينة من ناحية سعتها، فالسفينة ذات سعة 120 كور يكون طولها (14 مترا) وفيما يأتي جدول يوضح سعة السفينة والجانب الطولي لها[2]:

ma -120- gur = 14m
ma - 60- gur = 11m
ma-30-gur = 8 m
ma-10-gur = 6 m

نقتبس من مواد شريعة الملك البابلي حمورابي عن تأجير السفينة الطويلة ، المادة (275):

" **اذا استأجر رجل سفينة طويلة أجرتها 3 حبات من الفضة في اليوم**"[3].

ومن نص اخر نقتبس الآتي:

"**انا أرسلت القياسات من الطول والعرض للألواح المطلوبة**"[4].

ومن الرقيم الحادي عشر من ملحمة كلكامش (قصة الطوفان) نقتبس المقاطع الآتية فيما يتعلق بالأطوال:

"**السفينة التي ستبنى، اضبط مقاساتها، دع طولها وعرضها متساويين**"[5].

اما عرض السفينة فقد عرف في النصوص السومرية بصيغة (DAGAL)[6] وفي الاكدية (rupəu)[7]،و الصيغة (SAG) في السومرية ويقابلها (ptu) في الاكدية أطلقت على عرض السفينة ايضا، الا ان الباحث سالونن يشير الى ان هذه الصيغة اطلقت على

([1]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit,p. 154.
([2]) Ibid, p. 155.
([3]) سليمان، عامر، نماذج من ......، م. س، ص 199.
([4]) CAD.(M) part-II, p. 217.
([5]) Foster, B.R. , The Epic ……., Op.Cit,p. 85.
([6]) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 154.
([7]) CAD. (R) p. 162.

عرض مقدمة السفينة بشكل خاص[1]. ومن خلال نماذج السفن فان معرفة عرض السفينة يمكن ان يعطينا استنتاج لطولها اذ ان طول السفينة يكون ثلاثة أضعاف عرضها[2]، وهذا بالتأكيد لا يكون قاعدة ثابتة للسفن كلها ، فقد كانت هناك سفن قصيرة وعريضة ترتفع فيها المقدمة والمؤخرة الى الأعلى[3]. نقتبس ترجمة بعض المقاطع من نص مسماري يتحدث عن عرض السفينة :

"فلان سوف يبني قاربين، كل(؟) قارب (يكون عرضه) ثلاثة اذرع ونصف"[4].

اما ارتفاع السفينة فقد ذكرته النصوص السومرية بصيغة (SUKUD)[5]، ويقابلها في الاكدية(m□l□) او (m□l□)[6]، ونقتبس مقطع من احد النصوص المسمارية يتحدث عن ارتفاع السفينة جاء فيه: **SUKUD.ME□.ɘu□ uɘɔnnu**"
"

الترجمة: "هو سوف يغير ارتفاعه"[7]

ارتفاع السفن في بلاد الرافدين ليس كبيرا فهناك سفن بارتفاع (160 سم)، وارتفاع السفن هذا يوضح انخفاض منسوب المياه في نهري دجلة والفرات[8]، اذ ان لحجم السفن وقياساتها علاقة بمنسوب المياه.

تراوحت احجام السفن العراقية بين (5–300 كور) [9] فقد عرفت سعة السفن العراقية القديمة من خلال قدرتها وحمولتها التي ذكرتها النصوص المسمارية[1]، وعرف (GUR)

([1]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 154

([2]) Ibid, p. 156.

([3])هودجز، هنري، التقنية........، م . س، ص 131.

([4]) CAD. (E) p. 93.

([5]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 154.

([6]) CAD. (M) part-II, p. 14, 193.

([7]) CAD. (M) part-II, p. 14.

([8]) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…… ,Op.Cit, p. 157.

([9]) الكور: هو وحدة قياس الحجوم ويساوي (300) سيلا أي ما يقارب حاليا 252.6 لتر وأصبح في العصر البابلي الحديث يساوي (180) سيلا، والسيلا من أجزاء الكور تساوي 1/300 كور أي ما

الكور كمقياس لسعة السفن[2]، وعندما تكون السفينة ذات سعة 120 كور فهذا يعني في مقياسنا الحالي (12 طن) والسفينة سعة 60 كور تعادل (6 اطنان) [3]. وتعد السفن ذات سعة 60 كور من أكثر السفن شيوعاً واستخداماً، وفي الوقت الحاضر فان السفن التي تسير في شط العرب بالسعة نفسها تقريباً وهذا على ما يبدو استمراراً للتقليد القديم وتماشيا مع قوانين الملاحة المتعارف عليها في بلاد الرافدين ومنطقة الخليج العربي. ان استيعاب السفن بهذه الأرقام يعني ان حمولاتها تتراوح بين نصف طن و25 طن، وهذه لا تقل كثيرا عن مستويات الاستيعاب لسفن العراق التقليدية في ملاحة نهري دجلة والفرات[4].

من البديهي ان صناعة السفن تخضع لقياسات محددة حسب الطلب والتقنية المعروفة قديما وتماشيا مع عوامل الطبيعة فالقارب الطويل لا يمكن ان يبحر في المياه مع وجود التيارات العالية، فهو بالتأكيد سيتعرض للتحطيم، واذا كانت حمولته ثقيلة والجزء الطافي منه صغيرا فانه ينقلب بسهولة مع وجود تلك التيارات، لذلك نستنتج ان القوارب كانت أساسا تصنع للإبحار في مياه الأنهار، اما الحمولات الثقيلة فكانت تنقل بالطوافات[5]. وقد حددت شريعة الملك البابلي حمورابي أجرة السفن حسب سعتها وفيما يأتي ترجمة نص المادة (277) التي تتعلق بذلك :

"اذا استأجر (رجل) سفينة سعة 60 كور يعطي أجرتها سدس الشيقل من الفضة يوميا"[6].

ومن نص اخر نقتبس الآتي عن سعة السفن:

يقارب حاليا 0.842 من اللتر . رشيد، فوزي، الشرائع ......، م . س ، ص 24؛

Sollberger, TCS. Vol-I, p. 167.

([1]) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit,p. 158 .

([2]) CDA. p. 168.

([3]) خليل، سلمى جلال، "الملاحة في ......، م . س، ص 25.

([4]) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة.......، م . س، ص 42؛ رشيد، فوزي،" وسائط النقل.....، م . س، ص 103 وما بعدها.

([5]) هودجز، هنري، التقنية.......، م . س، ص 95.

([6]) سليمان، عامر، نماذج من الكتابات.......، م . س ، ص 199 وما بعدها.

"GI□.MA□.ME□ 20 GUR qadu rakkab□϶ina na¿□ti ana □□rija ϶□rɑm "

الترجمة: "ارسل لي قوارب سعة 20 كور مع ملاحين ملائمين لهم (أي للقوارب)" [1].

ومن احدى رسائل العصر البابلي القديم تذكر استئجار قوارب اذ يرد ذكر لسعة احدها جاء في الرسالة: [2]

"استئجار ثلاثة قوارب احدهما ذو سعة (50 كور) والآخر (gi϶ ma□-du□)، والآخر قارب سحب (gi϶ ma□-gid□-da) مع ملحقاتها وتكون (1 gi϶ zi-gan) ومجذافين (2 gi϶ gi-mu϶).. الخ من قبل (اخاكالي) (a¡akalli) وآخرين، الأجرة كانت ثلثي شيقل لشهر واحد او ثمانية (8 شيقل) لسنة واحدة، كان هذا في شهر (¿ebetu) القوارب ترجع سوية مع مستحقاتها لرصيف ميناء اور".

كما ذكرت السعة مع جلفطة القوارب اذ جاء في احد النصوص من العصر البابلي القديم [3]: **"϶a GI□.MA□.ƳI-A 10 GUR-TA ip-pe-¡i-a "**

الترجمة: "جلفطت القوارب ذات السعة (10) كور"

ومن ملحمة كلكامش ومن الجزء الخاص بقصة الطوفان نقتبس من اللوح الحادي عشر الأسطر (56–59) الأسطر الآتية: [4]

"وفي اليوم الخامس أقمت هيكلها، وكانت مساحة قاعدتها "ايكو" (iku) واحد

وكان ارتفاع كل من جدرانها 120 ذراعا، وطول كل من جوانب سطحها

120 ذراعا (هكذا) حددت أبعادها وهيكلها"

---

(1) CAD. (E) p. 91.

(2) UET, Vol-V, p. 10 No. 229

(3) CAD. (P) p. 318.

(4) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان......، م . س، ص 177 وما بعدها.

ومن الأسطر (75–76) من اللوح نفسه نقتبس:

"ثم فتحت.... دهان ومسحت يدي، وفي اليوم السابع تم بناء السفينة"

نلاحظ من خلال هذا النص ان مدة بناء السفينة قد استغرقت أسبوعا واحداً.

وفي نص اخر من قصة الطوفان البابلية اتراخاسيس، عندما يطالب بطل الاسطورة ببناء السفينة يطلب رسما لها ليعرف شكلها وربما ليأخذ فكرة عن أبعادها قبل عملية البناء، نقتبس منه الآتي: [1].

"وقال مخاطبا سيده أيا، لم ابن سفينة من قبل ابدا...
ارسم لي صورة على الارض، حتى ارى الصورة وابني السفينة
فرسم أيا الصورة (أي صورة السفينة) على الارض"

([1]) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان........، م . س، ص 173.

المبحث الثاني

بناء السفن

1. الأخشاب الداخلية

نقلت الأخشاب الخاصة بصناعة وبناء السفن في العراق القديم من أماكن عدة لعدم توافرها في داخل البلاد، فقد ذكرت النصوص المسمارية بان السفن كانت تأتي محملة بالأخشاب وبشكل خاص نصوص الأمير السومري كوديا، فقد اشار في كتاباته على الاسطوانات وعلى تماثيله لقيامه باستيراد الكثير من المواد الأولية مثل الأخشاب والأحجار والمعادن وغيرها ومن أماكن مختلفة لغرض استخدامها في أعمال عدة مثل صنع تماثيله وأعمال البناء، فقد جاء فيها الآتي:

"جلب خشب الخالوب من كوبين[1] جبال خالوب" [2]

زودتنا الرسائل والكتابات الملكية بمعلومات قيمة عن أنواع الأخشاب المستوردة، فمن رسائل العصر البابلي القديم (2003–1595 ق.م) من مدينة ماري (تل الحريري)، الواقعة على نهر الفرات (في الأراضي السورية حاليا) وهي واحدة من أهم المراكز لصناعة السفن والقوارب اذ تلقى حاكمها يسمخ ادد (1799–1780 ق.م) رسالة من ابيه[3] الملك شمشي ادد الاول (1814–1782 ق.م) أمره فيها ببناء 60 قاربا صغيرا، وفي رسالة أخرى يقول فيها:

([1]) كوبين: هي منطقة الجبل الأخضر في سلطنة عمان؟ ، وتذكر في القوائم الجغرافية مع محطات الخليج العربي. راجع: Edzard, et.al., RGTC. Band-I, p.62

([2]) Edzard, D.O. , Gudea ……..,Op.Cit, p. 34 ;

Leemans, W.F. , “Hammurapi’s Babylon, Center of Trade, Administration and Justice”, Sumer, Vol-41, part 1&2, p. 91f .

([3]) ساكز، هاري, عظمة بابل ،........، م . س ، ص 330.

"**بخصوص ما ارسلته الى توتول[1]، فقد جاء النجارون من توتول وهم الان في طريقهم الى شوبات شمش[2]، وقد كتبت الى اشكو- لو- تل ان يجلب اوئلئك النجارين الى توتول ليبدأوا عملهم في صنع القوارب**"[3].

تزودنا الرسائل بمعلومات أكثر عن أطوال وقياسات الأخشاب المطلوبة لبناء السفينة منها تلك التي تذكر الأخشاب المصدرة من كركميش[4] الى مدينة ماري، مركز صناعة السفن، وفيما يلي نقتبس جزءا من تلك الرسالة:

"**200 لوح من خشب الصنوبر الثقيل، وجذعين من الخشب- خشب الارز- بطول 12 متر، 8 جذوع من الصنوبر بطول 12م**"[5].

كانت الأخشاب تستورد ليس فقط عن طريق حملها بالسفن والقارب إنما أيضا عن طرق عومها على سطح الماء اذ تباهى الأمير السومري كوديا أمير لكش كيف ان الأخشاب جاءته طافية كالثعابين في نهر الفرات[6]، ولم تكتف النصوص المسمارية بذكر عدد الألواح المطلوبة لبناء المركب المائي بل ذكرت سعة كل مركب وما تتطلبه من أعداد الألواح الخشبية المستحقة لتلك السعة، نقتبس من احد النصوص المقاطع الآتية:

([1]) توتول : مدينة تقع على الضفة الشرقية لنهر الفرات قرب البليخ وهناك مدينة أخرى تحمل الاسم ذاته وهي مدينة هيت الحالية الواقعة على الضفة الغربية لنهر الفرات في محافظة الرمادي. الزيدي، كاظم عبد الله عطية، بلاد سوخو ....، م . س ، 137 وما بعدها .

([2]) شوبات شمش: ذكر موقعها على نهر الباليخ (البليخ)، كما ورد ذكرها في نصوص مدينة ماري، راجع حول ذلك: Groneberg, B., RGTC, Band-3, Wiesbaden, 1980, p. 225f

([3]) الحمداني، ياسر هاشم، وسائط النقل ....، م . س، ص 75.

([4]) كركميش: (جرابلس الحالية) مدينة مهمة على نهر الفرات عند الحدود التركية- السورية، ذكرتها النصوص من مدينة ماري (تل الحريري) والمصادر التي تناولت تاريخ الحثيين، وعرفت بكونها مركزاً لمملكة صغيرة، عملت فيها بعثة تنقيب تابعة للمتحف البريطاني وكشفت عن بعض التماثيل ولقى أخرى . خليف، بشار، مملكة ماري، ط1، دمشق، 2005، ص 215.

([5]) خليف، بشار، مملكة ماري،......، م . س، ص 215.

([6]) البدر، سليمان سعدون، منطقة الخليج ....، م . س ، ص 47 وما بعدها ، 52 ؛ Astour, M.C., in Sasson, J, M. , Civilizations of …….,Op.Cit, p. 1405.

"510 لوح (giɘ-e) لبناء سفينة ذات سعة 60 كور وعدة الواح تبلغ 90 (giɘ-e) لبناء سفينة ذات سعة 30 كور ومائة حزمة من القطع الخشبية نوع (ma-nu) لغرض استعمالها ايضاً"[1].

ذكرت تفاصيل أكثر عن قياسات الألواح المستخدمة في بناء السفن ففي نص مسماري ورد ذكر طول وعرض تلك الألواح، اذ ذكر ان طول اللوح يكون 1/2 7 ذراع[2] وعرضه ثلثي الذراع مع ثلاثة ألواح بطول 3 اذرع وعرضها ذراع واحد.. الخ وهذه كانت لبناء زورق الإله انكي[3]. ومن كتابات الأمير كوديا نقتبس هذه المقاطع عن أطوال الخشب ونوعياتها والغرض منها وكالآتي[4]:

من امانوم جبل الارز	**ama-a-num ¡ur-sag-eren-ta**
(هو قطع) خشب الارز	**giɘ-er-en**
طول جذع كل منهما 60 ذراعا	**gid-bi 60 kuɘ**
وخشب الارز	**giɘ-eren**
طول جذع كل منها50 ذراعا	**gid-bi 50 kuɘ**
من خشب البقس طول جذع كل منها 25 ذراعا	**giɘ taskarin gid-bi 25 kuɘ**
وصنع منها عوارض	**e mu-ak-ak?-ad kur-bi im-ta-e$_{11}$**
من مدينة اورسو[5].	**uru ur-su**
حيث جبال ايبلا[1]من	**¡ur-sag-ib-la-ta**

([1]) Eamas Collection, O 32.

([2]) الذراع: هو وحدة قياس الطول، ويساوي الذراع الواحد تقريباً 50 سم، اذ ان كل (720) ذراع تقدر بـ (360) م . رشيد، فوزي ، الشرائع......، م.س، ص 34 وما بعدها.

([3])UET, Vol-III, p. 229.

وحول الإله انكي: الجنابي شيماء صلاح احمد، الإله انكي ......، م . س ، ص 3 وما بعدها.

([4]) امانوم جبال تقع في لبنان. حمدان، حنان شاكر، جوديا........، م . س، ص 48؛ Edzard, D.O. , Gudea………,Op.Cit, p. 33.

([5]) اورسو: تقع شمال سوريا حمدان. حمدان ، حنان شاكر، جوديا....... ،م . س، ص 48.

خشب عرعر — **giɘ za-ba-lum**

وخشب الصنوبر — **giɘ u□-su ¡ □-gal-gal**

وخشب الدلب شجر جبلي — **giɘ tu-lu-bu-um giɘ-kur-ad-ɘe□   mu-ak-ak**

صنع عوارض (أعمدة)

ان أول خطوة للبناء هي مد الألواح الداخلية للسفينة وأول لوح من تلك الألواح هي ما تعرف بخشبة الأساس التي تمتد على طول قعر السفينة وعادة تكون خشبة سميكة وقوية لتتحمل بناء السفينة المتبقي كله وحتى حملها (أي ثقلها)، خاصة ان وظائف سطح السفينة أكثر بكثير من وظائف طرفيها[2]، وقد سميت هذه الخشبة في النصوص الاكدية بصيغة (e□en□eru)[3]، اذ تمتد على طول السفينة، وتمتد عليها الألواح الأخرى بشكل أفقي[4]، ثم تبنى للسفينة خشبتان جانبيتان للقاعدة وتكون هاتان الخشبتان بمستوى الخشبة الوسطية في حالة السفن التي تبنى ليكون قاعها مسطح، اما اذا بنيت السفينة لأجل ان يكون قاعها مائل فتكون هاتان الخشبتان بمستوى أعلى من الخشبة الأساس التي ذكرناها[5].

وقد سميت هاتان الخشبتان بصيغة (kiskitti eleppi) في الاكدية[6]. (انظر لوح 6)

([1]) إيبلا: (تل ماريخ) تقع شمال سوريا الى الجنوب الغربي من مدينة حلب الحالية وتبعد عنها حوالي (70كم) في محافظة ادلب شرقي الطريق التي تربط مدينتي حلب وحماة، ويتمتع الموقع ببعض الخصائص الجغرافية المهمة فالمدينة تقع في منطقة سهلية، بدأت أعمال التنقيب فيها من جامعة روما برئاسة الباحث الاثاري باولو ماتيه ولا تزال أعمال التنقيب جارية الى هذا العام.   علما ان الطبقة الأولى من الموقع تتزامن مع العصر الشبيه بالكتابي في بلاد الرافدين (3500–2900 ق.م).   للمزيد عن تاريخ الموقع وتنقيباته راجع: جاسم، اسراء عباس، مملكة إيبلا   وعلاقتها ببلاد وادي الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد، كلية الآداب 2003، ص 9 وما بعدها.

([2]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……..Op.Cit, p. 83.

([3])CAD, (E) p. 344

([4])Hourani, G.F. , Arab Seafaring…....,Op.Cit, p. 91.

([5]) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة ……..، م . س، ص 50 .

([6]) CAD, (K) p. 423.

أستعملت الأخشاب الخاصة لبناء الهيكل الرئيس للسفينة وأخشاب الأساس من أخشاب ذات نوعيات جيدة وقوية ، فضلا عن أخشاب من نوعيات أخرى فقد ورد في احد نصوص مدينة اوما السومرية ومن زمن سلالة اور الثالثة ما يفيد في ذكر تلك الألواح نقتبس منه 810 رافدة او لوح زورق من خشب نوع (ma-nu) والذي ربما يمثل خشب الصفصاف[1]، وسمي بالاكدية بصيغة (erinnu)[2] .

تربط هذه الألواح الخشبية الأفقية باللوح الرئيس بوساطة مسامير خشبية فضلا عن وجود الحبال والجلود في هذا الأمر(والذي تحدثنا عنه في الفصل الثاني)[3]، والقطعة الخشبية الثالثة المهمة والأساس في الأخشاب الداخلية لبناء السفينة هي ما تعرف بـ "خشبة الإطار" وهذا الإطار هو الذي يحيط بالسفينة من الجهات كلها، ويعد مثل حزام لها. عرف في النصوص المسمارية الاكدية (□el) [4]، وهو يعد بمثابة جسر او حزام او إطار يحيط بهيكل السفينة من مقدمتها ووسطها ومؤخرتها[5]، واللوح الخشبي الاخر الذي سمي في النصوص السومرية بصيغة (□EME.SIG.MA ^{gi})[6]، وفي الاكدية (metenu)[7]، فهذا فهذا يخضع لقياسات معينة اذ يحدد عدده حسب سعة السفن، فالسفينة ذات سعة (120) كور تحتاج الى180 لوح (EME.SIG)، اما السفينة ذات سعة (30) كور فتكون بحاجة الى 100 لوح من خشب (EME.SIG)[8]،

كذلك الحال بالنسبة للأخشاب الداخلية المعروفة في اللغة السومرية بالمصطلح (GI ME□-RE□-ZA-MA□)[9]، وفي الاكدية (parissu)[10]، فتكون السفينة ذات سعة (120) كور بحاجة الى 195 لوح خشبي، والسفينة ذات سعة (10) كور فتحتاج الى 50 لوح خشبي من الألواح المسماة (GI ME□-RE□-ZA)، ونوعية ألواح الأخشاب

---

(1) بوتس ، دانيال تي، حضارة وادي......، م . س . ص 193 وما بعدها .

(2) MSL. Vol-VI, p. 71

(3) Haurani, G.F. , Arab Seafaring………Op.Cit, p. 91.

(4) الهاشمي، رضا جواد ، "الملاحة.....، م . س، ص 50؛ CAD, (□) p. 336

(5) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge………Op.Cit, p. 84f.

(6) Ibid, p. 86.

(7) MSL. Vol-V, p. 172.

(8) Salonen, A. , Op.Cit., p. 86

(9) Ibid, p. 87.

(10) MSL. Vol-V, p. 172.

الأخرى التي من الضروري ان تكون من الأخشاب القوية والسميكة فقد سميت في النصوص السومرية بالمصطلح (giɘ dubbin-ma□). وفيما يأتي قائمة تبين سعة السفن المطلوب بناؤها وعدد الألواح الخشبية التي تحتاجها [1]:

سعة السفينة	عدد الالواح المطلوبة
ma□-120-gur	**40 dubbin**
ma□-60-gur	**20 dubbin**
ma□-30-gur	**15 dubbin**
am□-10-gur	**8 dubbin**

الشيء نفسه يطبق على الألواح الخشبية الداخلية الضرورية لبناء السفينة وتلك الألواح تسمى في السومرية (GIɘ NIG□-KA-MA□) وفيما ياتي جدول يبين سعة السفينة المطلوب بناؤها وعدد الألواح الخشبية المطلوبة[2]:

سعة السفينة	عدد الالواح المطلوبة
ma□-120-gur	**5 nig□-ka**
ma□-60-gur	**3 nig□-ka**
ma□-30-gur	**4 nig□-ka**

كانت الروافد والعوارض الخشبية لا تجلب الى بلاد الرافدين عن طريق التجارة فقط بل كان الملوك والأمراء يسعون الى تجهيزها أيضا عن طريق الحملات العسكرية والغزوات او عن طريق الهدايا والجزيات المفروضة على البلدان المغلوبة او المفتوحة[3].

2. أخشاب التقوية

بناء السفن والقوارب ليس بالأمر السهل والبسيط، فقد زودتنا النصوص المسمارية بمعلومات عن بناء السفن ولكنها جاءت في بعض الأحيان موجزة ومقتضبة عن اسلوب وطريقة البناء، والمواد المستخدمة، وعن الأماكن التي يتم العمل فيها، وأعداد العمال والحرفيين والصناع الذين يقومون على انجاز ذلك العمل، ففي احد النصوص من زمن الملك شولكي (2094–2047 ق.م) ثاني ملوك سلالة اور الثالثة والنص من مدينة لكش (تل

([1]) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…………Op.Cit,
([2]) Ibid, p. 88.
([3]) منصور، ماجدة حسو، الصلات الآشورية ....، م . س ، ص 107.

الهبة) يذكر قدوم بنائين من مكان[1]، من البديهي ان بناء السفينة او اية واسطة نقل مائية لا تتم الا بتظافر جهود عدد من الحرفيين فضلا عن تواجد مجموعة من المواد منها الأساسية ومنها الثانوية او المكملة لعملية البناء، فهناك البناء الداخلي للسفينة الذي يعد البناء الأساس والرئيس لها الى جانب ذلك هناك الألواح والروافد وألياف القصب والجلود والمسامير والحبال كلها تعد مواد إضافية وثانوية مكملة لعملية البناء ولتقوية السفينة[2]، فألاخشاب الداخلية تقوم مقام الربط بين الأخشاب الرئيسة وتزيد من متانتها وقوة تحملها[3]، وكلما كانت السفينة معدة لأغراض سفر بعيد او لحمولات كبيرة وبشكل خاص تلك التي تبحر في وسط بحري وليس نهري او قناة ماء صغيرة، يكون الاهتمام ببنائها اكثر من غيرها، اذ سبق الذكر ان بناء السفينة البحرية تختلف عن السفن النهرية[4].

ان استعمال الأخشاب الثانوية او (أخشاب التقوية) ليس فقط في بداية عملية البناء وإنما تستخدم أيضا في عملية إعادة البناء او لأغراض صيانة الواسطة، فعندما تحدث أية ثقوب او عيوب في السفينة نتيجة عوامل طبيعية او لظروف الزمن يعمد صناع السفن الى سدها باستخدام ألواح خشبية وربما تسد الثقوب بوساطة القصب أيضا او بمواد أخرى، اذ يتم مليء الفراغات المراد تصليحها وتعاد الواسطة للعمل ثانية[5]، والملاحظ هنا أهمية القصب[6] في سد الفراغات في أثناء بناء السفينة ولعله يأخذ المرتبة الأولى من بين المواد المستخدمة لتلك العملية[7].

ان أخشاب التقوية تعد دعامات تقوية البناء ومنها ما يستعمل للجزء الأمامي للسفينة اذ عرف في السومرية (giš A-RA-MA□) وتحدد أطواله وأعداده حسب سعة السفينة

---

(1) Haurani, G.F. , Arab Seafaring…… Op.Cit, p. 6.

(2) Ibid, p. 91.

(3) Ibid.

(4) Nemet-Nejat, K. , Daily life……..Op.Cit, p. 277.

(5) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي ......، م . س، ص 196 وما بعدها.

(6) BIN. Vol-IX, p. 44ff.

(7) وكما هو معروف فاستخدامات القصب عديدة ومتنوعة ولا يستغرب عندما يقوم العراقيون القدماء بخزنة لاستخدامه عند الضرورة. ذكرت ذلك الكثير من النصوص ذات المضامين الاقتصادية ومن أزمنة مختلفة من تاريخ العراق القديم . Eames Collection, E 7.

المراد بناءها. فالسفن ذات السعة (10) كور تحتاج الى ستة من هذه الأخشاب، اما بقية السفن فاحتياجها كما مبين في الجدول الآتي[1] علماً ان عملية وضع ألواح المقدمة تكون للسفن الصغيرة والكبيرة على حد سواء.

سعة السفينة	عدد الالواح المطلوبة
ma□-120-gur	**12 a-ra**
ma□-60-gur	**8 a-ra**
ma□-30-gur	**8 a-ra**

اما العارضة الخشبية المسماة في الاكدية بالمصطلح (uddi eleppi)[2]، فهي من العوارض المهمة لمؤخرة السفينة ، ومن الضروري التأكد من سمك ومتانة تلك الألواح ونوعيتها سواء تلك المستخدمة للمقدمة ام للمؤخرة ، بينما الألواح الخاصة بتقوية وتعزيز جوانب السفينة فقد سميت في السومرية بالمصطلح (GI□ U□.MA□)[3]، اما في الاكدية فقد ورد في النصوص بصيغة (aəu¡u)[4]، اما أعداد الألواح الجانبية المطلوبة للسفينة كلها وحسب سعتها، يكون كما هو مبين في الجدول الأتي، علماً ان أخشاب جوانب السفينة لا تقل أهمية عن أخشاب المقدمة والمؤخرة[5]:

سعة السفينة	عدد الالواح المطلوبة
ma□-120-gur	**46 u□**
ma□-60-gur	**26 u□**
ma□-30-gur	**21 u□**
ma□-10-gur	**15 u□**

لغرض سد الفراغات التي تحدث بعد الانتهاء من عملية صنع الهيكل الخارجي للسفينة باستخدام ألواح خشبية عرفت في اللغة الاكدية (giə¡ummu)[6]، التي يمكن

(1) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 88.
(2) CDA. p. 418.
(3) Salonen,A. , Op.Cit, p. 89 ; □DG. Vol-II, p. 1064 .
(4) وتطلق التسمية ذاتها على أخشاب الصنوبر راجع:
CDA. p. 30 : MDA. No. 455 , p. 203; AHw. p. 85.
(5) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge……..,Op.Cit, p. 89f.
(6) CDA. p. 94.

الاستعاضة عنها أحيانا بالقصب او الجلود[1]. اذ استخدم العراقيون القدماء الجلود لأغراض عدة بعد ان تتم عملية دباغتها ومعالجتها لاسيما وأنها تعد من إنتاج محلي[2]، وان استخدام الجلود في صناعة السفن ليس بالأمر الغريب فهي توضع اما لأغراض الزينة او لسد الفراغات وفرش الأرضية او لتغليف بعض أجزاء السفينة[3].

لقد اهتم ملوك العراق القديم بأمور السفن وبنائها وإصلاحها، فقد اهتمت شريعة الملك البابلي حمورابي بموضوع ترميم السفن وإصلاحها او سد حزوزها وفراغاتها، فقد أفردت مادتين من موادها القانونية لهذا الغرض، كما أشارت المادة القانونية الى المبلغ الذي يدفع للملاح او البناء الذي يقوم على عملية إصلاح السفينة .(المادة القانونية 234).

علما ان السفينة التي سعتها ستون كورا تقدر حمولتها في وقتنا الحاضر بستة أطنان[4]. اما المادة القانونية الثانية فتحدثت عن العمل غير المتقن في عملية بناء السفينة، او الإهمال او التقصير في العمل، ومن خلال هذه المادة يمكن الاستنتاج ان بناء السفينة يكون فيه ما يعرف في يومنا بالضمان وخلال سنة من تاريخ البناء، أذا لم يسري هذا الضمان فعلى الملاح او بناء السفينة ان يعيد بناء السفينة من جديد من ماله الخاص (أي على نفقته الخاصة).[5]

يبين نص المادة القانونية (235) ان الملاح العراقي القديم لم يكن مهتما بأمور الملاحة فقط إنما بأعمال بناء السفينة أيضا وترميمها وإصلاحها اذا ما دعت الضرورة لذلك، وان الأجور التي تترتب على ذلك تقدر حسب العمل المنجز، ومن حيث درجة الإتقان والمدة التي تستغرق لانجازه[6].

اما الأخشاب التي توضع لتقوية وتعزيز سور السفينة (أي جوانبها العليا) بشكل كامل ومستدير فقد سميت في اللغة الاكدية بالمصطلح (ma□ar eleppi)، وهو يعني

([1]) الهاشمي، رضا جواد، " الملاحة ....، م . س، ص 50 .

([2]) Stol, M., RLA. Vol-6, p. 529f.

([3]) Nemet-Nejat, K. , Daily life…… Op.Cit,p. 278.

([4]) رشيد، فوزي، الشرائع......، م . س، ص 159.

([5]) رشيد، فوزي، الشرائع.......، م . س، ص 159؛ العبودي، عباس، شريعة حمورابي– دراسة مقارنة مع التشريعات القديمة والحديثة، عمان 2001، ص 198.

([6]) Maucoueen, J.G. , Babylon ,….., Op.Cit,p. 91.

حرفيا "إغلاق او مليء الفراغات"[1]، وهناك نوع اخر من العوارض الخشبية التي تعزز او تقوي جسم السفينة ككل، والذي يعد عند تنفيذه مثل الحزام يحيط بالسفينة، فقد سمي في النصوص السومرية بصيغة (GIɘ-MA□-DU□)، وهو يشير من ناحية أخرى الى اهتمام السومريين والبابليين والآشوريين بعملهم وإتقانه بشكل كامل. وهناك نوع اخر سمي في السومرية بصيغة (GI□-MA□-DU□-US) [2] ، وفي الاكدية (maduɘɘu)، التي تعني حرفيا "اللوح الثقيل او الثخين[3].

اما الألواح الخشبية التي توضع بشكل أفقي في السفينة او المركب لتقويته او لمتانته، فهذه الأخشاب وطريقة وضعها وتركيبها في هيكل السفينة تجعل الواسطة أكثر متانة ومقاومة وقد سميت في الاكدية بصيغة (uɘmad□)[4]. اما أسطح السفينة بطوابقها العليا والسفلى فتوضع أخشاب بشكل طولي في عملية البناء وتعد من أخشاب التعزيز والمتانة للسطح من الداخل والخارج، وقد ورد ذكرها في النصوص الاكدية بصيغة (germadu)[5]، تعد قصة الطوفان من أقدم المدونات التي ذكرت معلومات عن بناء السفينة نقتبس المقاطع الآتية عن ذكر السقف من النسخة البابلية[6]:

" اجعل لها سقفا مثل أبسو، لكي لا ترى الشمس (شيء) في داخلها

واختمها (بإحكام) في أعلاها وفي أسفلها".

جاء ذكر بناء السفينة في التوراة اذ ورد ذكر المواد التي تدخل في بنائها وقياسات السفينة المراد صناعتها، وأقسامها، ومن قصة الطوفان الواردة في التوراة، (سفر التكوين) نقتبس المقاطع الآتية:

"اصنع لنفسك فلكا من خشب جفر[7]، تجعل الفلك مساكن وتطليه من الداخل ومن الخارج الخارج بالقار[(1)]، وليكن طولها ثلاث مائة ذراع، وعرضها خمسين ذراعا، وارتفاعها ثلاثين

---

(1) CAD. (M) Part-I, p. 322.
(2) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge……..,Op.Cit,p. 92.
(3) MSL. Vol-V, p. 183; CDA. p. 188.
(4) CDA. p. 429.
(5) CDA . p. 429.

(6) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان……، م . س، ص 151.

(7) جفر: هو خشب السرو. الكتاب المقدس- كتب العهد القديم والعهد الجديد، بيروت 1996، سفر التكوين (6) 805.

ثلاثين ذراعا، واجعل نافذة للسفينة يكون بينها وبين السقف ذراع واحدة، واجعل باب السفينة في جانبها، وليكن في السفينة طبقات سفلى ووسطى وعليا"[(2)].

نقلت الأخشاب في العراق القديم على شكل حزم وبأنواعها المختلفة السميكة والرفيعة، الخفيفة والثقيلة، لغرض استعمالها في مجالات مختلفة ومتعددة ليس فقط لبناء السفن والقوارب بل لأغراض أخرى[(3)]، فالكثير من الأخشاب التي ورد ذكرها في النصوص كانت تستورد من خارج البلاد. ومن تلك الأشجار التي ذكرتها المدونات في بلاد الرافدين خشب الأرز الذي جلب من جبال لبنان[(4)]، وخشب التوت وخشب الغار والنوعان الأخيران كانا يستخدمان لصناعة الأجزاء الخشبية لهيكل السفينة وداخلها، اذ كان خشب الغار يستخدم لعمل المسامير الخشبية التي تدخل في صناعة السفينة، بينما يستخدم خشب التوت لعمل ألواح خاصة لأرضية السفينة[(5)]، اما الأخشاب الداخلية فقد ذكرتها النصوص المسمارية بصيغة (giə AM-RA-MA□)، وكذلك النوعية الأمثل خصوصية للاستعمال لداخل السفينة فقد عرفت في السومرية بالصيغة (giə MA□-GU□-MA□)، فهذه الأخشاب تطبق على داخل السفينة بشكل طولي لداخلها وجوانبها[(6)].

من الأمور المهمة التي لا يمكن إغفالها هي أطوال وسمك الألواح الخشبية التي تستخدم في بناء السفينة ووسائط النقل الأخرى التي على ما يبدو لا تختلف كثيرا عن بناء السفينة، فان تحديدها أمراً ضرورياً جداً لعملية البناء اذ تعتمد هذه القياسات على نوع السفينة

([1]) علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان........، م . س، ص 187.

([2]) الكتاب المقدس،........، م . س، ص 8 .

([3]) MSL. VI, p. 5ff; Eames Collection, E 31.

([4]) ذكرت النصوص المسمارية ثلاث تسميات للبنان، وهي "لبنانو" (Labnanu) وغابة الأرز وجبل الأرز وهناك اسم رابع هو "غابة مردوخ ذات العطر الفواح . سلمان، حسين احمد، كتابة التاريخ في وادي الرافدين في ضوء النصوص المسمارية، اطروحة دكتوراه منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1996، ص 171.

([5]) كجة جي، صباح اسطيفان، الصناعة ....، م . س، ص 110.

([6]) Salonen, A , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 93.

المراد صنعها او بنائها، فهو امر ضروري لمتانة وقوة تحمل السفينة، وهذا بالنتيجة يتوقف عليه سعة وقدرة السفينة على حمل البضائع المراد نقلها بالمركب المائي[1].

اما الأخشاب التي تقوم مقام الربط بين الأجزاء وإيصال بعضها ببعض لزيادة المتانة فقد عرفت في النصوص السومرية بالصيغة (GIɘ BAR-DA-MA)[2]، وفي الاكدية (taritu)، وهذه الأخشاب مأخوذة من جذوع النخيل[3]، ولتعزيز قاعدة بهو السفينة فقد استخدمت لها الأخشاب التي ذكرتها النصوص ((giɘ TU.GUL.(MA) في السومرية[4].

3. أخشاب الأساسات والسطوح

كان اهتمام ملوك بلاد الرافدين واضحا في موضوع صناعة وسائط النقل المائية والسفن بالتحديد، لما له من أهمية لأغراض التجارة وللأعمال الحربية والعسكرية، اذ ذكر الملك الآشوري سنحاريب (704–681 ق.م) ومن خلال نصوصه التذكارية عن جلب صناع وملاحي سفن فينيقيين وجعلهم يعملون له سفنا على طراز سفنهم لاستخدامها في محاربة المتمردين الذين تحالفوا مع العيلاميين ضده [5] والسبب في ذلك ان تلك السفن تتميز بكونها قوية وبارعة في أعمال الملاحة البحرية ولم يكن امر جلب الصناع لوحده بل كان استيراد الأخشاب الضرورية لبناء تلك السفن[6].

وتذكر النصوص المسمارية كيف انه من الألواح الخشبية بنيت سفن وقوارب عدة[7]، عدة[7]، وقد اختلفت أحجام وأشكال الألواح الخشبية المطلوبة لعمل أساسات وسطوح السفن .

---

(1)UET. Vol-III, p. 209 ,No.272.
(2)(Salonen,A., Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit, p. 95.
(3) MSL. Vol-V, p. 127; CDA. p. 400.
(4) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge……, Op.Cit, p. 96.
(5) سليمان، عامر، "بلاد عيلام وعلاقتها بالعراق القديم"، مجلة آداب الرافدين، ع 14، 1981، ص 176؛ Lukenbill, D.D., Ancient Records ……..,Op.Cit, p.145
(6) Haurani. G.F. , Arab Seafaring…….Op.Cit,p. 91.
(7) UET. Vol-III, p. 231.

. سمي السطح العلوي للسفينة في السومرية (UGU)[1]، و(mu¡ eleppi) في الاكدية [2].

غرفة السفينة او ربما من الممكن ان تكون أكثر من غرفة والتي تبنى عادة على سطح السفينة فكانت تعتمد في قياساتها على سعة السفينة والغرض المطلوب منها وقد عرفت بالمصطلح السومري (E) [3] وبالأكدية (bit eleppi)[4]، ولا بد ان تكون لهذه الغرفة نافذة وقد ورد ذكر هذه الغرفة في قصة الطوفان في ملحمة كلكامش: اللوح الحادي عشر، السطر (135):

" **فتحت نافذة (في السفينة) فسقطت أشعة الشمس على وجهي**"[5]

كان للسفينة باب يغلق عند الضرورة وقد ذكرت النصوص المسمارية باب السفينة بالمصطلح السومري (KA)[6] وبالأكدية (bab eleppi)[7]، ومن قصة الطوفان نقتبس المقطع الآتي فيما يتعلق بالباب: "**دخلت السفينة وأغلقت الباب**"[8].

وكان القصب يستخدم لعمل غرف السفينة الى جانب الأخشاب، وكذلك الحال بالنسبة لباب السفينة، والغرفة المشيدة على سطح السفينة تكون عادة لقائد السفينة والملاحين[9]، وقد سمي سقف السفينة بالمصطلح السومري (AN.SAG)[10]، وفي الاكدية الاكدية (ulu) وتعني بالعربية "الظل"[11]، وهناك تسمية أخرى لسقف السفينة عرفت في السومرية (AN-DUL)، وفي الاكدية (andulli eleppi)[12] اما اذا شيدت سقيفة فتكون ظل على السفينة للعاملين عليها او لراحتهم ولحمايتهم من أشعة وحرارة الشمس وأمطار

---

(1) MDA. No. 412, p. 191; AbZ. p. 339.
(2) salonen,A., Die Wasserfahrzeuge……. Op.Cit,p. 96.
(3) MDA.p. 149, No. 324; AbZ. p. 313.
(4) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge…… Op.Cit, p. 96f .
(5) Foster, B.R. ,The Epic…….. Op.Cit, p. 88.
(6) MDA. p. 97, No. 133; AbZ. p. 311.
(7) Salonen,A., Die Wasserfahrzeuge…… OP.Cit, p. 97.
(8) Foster,B.R. , The Epic……. Op.Cit, p. 87.
(9) الهاشمي، رضا جواد، " الملاحة.......، م . س، ص50.
(10) MDA. No. 13, p.49.
(11) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة.......، م. س؛ MDA, No. 13, p.49
(12) AbZ. p. 307 ; MDA. Ibid.

الشتاء[1]، وقد سميت هذه السقيفة بالصيغة (gi GUR.SAL.LA)[2] في السومرية، اما في في الاكدية فورد اسمها بصيغة (silli eleppi)[3].

السفن ليس بالضرورة ان تكون طابقا واحدا، فالسفن الآشورية التي استخدمت للأغراض العسكرية مؤلفة من طابقين، احدهما للملاحين والطابق الأخر للجنود[4]، اما عن سفن الآلهة التي تستخدم في الاحتفالات والأعياد[5]، فبدلا من الغرفة تعمل خيمة خاصة للآلهة وتزخرف بالأحجار الكريمة والمعادن الثمينة، وأصبحت لها خصوصية مميزة لكونها سفن الآلهة ولها طابع مميز من ناحية الزخرفة والاهتمام بها[6]، وسميت الخيمة في السومرية بالمقطع (MAR)[7].

أشارت لها النصوص الاكدية بصيغة (zarat eleppi)[8]، ومن غير المستبعد ان تكون هذه الخيمة معمولة من القصب، ونؤكد مرة أخرى على أهمية القصب بالنسبة للعراقيين القدماء، واستخداماته الكثيرة والمتنوعة، والاهتمام الدقيق بأعمال قصه وجمعه ولفه وما يتبع ذلك من عمل. وكان العراقي القديم يضع في حسبانه أمرين، عدد العمال وعامل الزمن في كفة والمادة والعمل المطلوب انجازه في كفة ثانية حرصا منه للوصول الى درجة النجاح والإبداع[9].

---

(1) CAD. (S) p. 265.
(2) MDA. No. 111, p. 89; AbZ. p. 354.
(3) CAD. (S) p. 265.
(4) Unstead, R.J, & Forman, W,F., The Assyrians, London, 1980, p. 30.
(5) Eames Collection, H 1.
(6) CAD.(Z) p. 66.
(7) AbZ. p. 372; MDA. No. 307, p. 141.
(8) CAD. (Z) p. 66; CDA. p. 445.
(9) Van de Mieroop,M. , "Reed in………,Op.Cit, p. 147ff.

4. المسامير والأوتاد

تعمل المسامير الخشبية من عدة أنواع من الأخشاب، واستعملت المسامير لربط واتصال الألواح الخشبية بعضها ببعض لبناء هيكل السفينة، وان أمر استخدام المسامير المصنوعة من الخشب ليس أمر متروك للصدفة او للاختيار بل هو مقصود وضروري وعملي جدا، وذلك لان المسمار الخشبي ليس كالمسمار المصنوع من المعادن الذي يصدأ بمجرد ملامسته للماء وبالتالي يتلف وينتهي مع الزمن، بينما المسمار الخشبي لا يصدأ بملامسته للماء أولا وان كانت الأخشاب المصنوع منها من الأنواع الجيدة فهو يزداد قوة ومتانة بملامسة الماء (لتمدده وإمكانية سد الفراغات)[1]، وانه أفضل لبناء السفينة. ذكر المسمار في النصوص المسمارية بالتسمية (^{gi}ـ GAG.MA□) او (^{gi}ـ KAK.MA□) في السومرية[2]، وفي الاكدية سمي (sikkat eleppi)[3]، ومن احد النصوص نقتبس المقاطع الآتية عن أوزان الأخشاب المطلوبة لعمل أوتاد ومسامير:

"2 MA.NA si□-ka□-tim (?) u ɘaranamallani arkutim"

الترجمة: " منين من الأوتاد و...... طول (؟) بلوط"[4]

ومن نص اخر يذكر تجهيز الأوتاد ومواد أولية أخرى نقتبس المقاطع الآتية:

"□abum ɘa ina qatim ibaɘɘu ana qanɑ tim ɘuppatim u GI□.KAK.ʏI.A ¡iɘe¡ti ekallim ul kaɘdu"

الترجمة:

"الرجال الموجودون لم يكونوا كافين لتجهيز القصر بالقصب والأسل والأوتاد"[5]

ذكرت المسامير المصنوعة من الخشب في قصة الطوفان في ملحمة كلكامش، اذ جاء في اللوح الحادي عشر الأسطر (60–63) ما يأتي[6]:

---

(1) Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit, p. 99.

(2) AbZ.p. 354; MDA. p. 125, No. 230.

(3) CDA. p. 322.

(4) CAD. (S) p. 247.

(5) CAD. (S) p. 248.

(6) لابات، رينيه، المعتقدات ....م . س، ص 253 ؛ علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان......، م . س . ص 177 ومابعدها.

"**وسقفه بستة طوابق متتالية، وقسمته هكذا على سبعة طوابق، وقسمت سطح أرضها (ارضيتها) على تسعة مقصورات (اقسام)، وغرزت في جهتها أوتادا بحرية**"

ورد هذا السطر في ترجمة اخرى بصيغة: "**غرزت فيها مسامير الخشب لمنع الماء**"

لم يكن الغرض من المسامير الخشبية في بناء السفن ووسائط النقل الأخرى لربط الألواح الخشبية بعضها ببعض فقط انما كان الغرض منها أحيانا لردم الفتحات والثقوب، اذ كانت تحشى بها بعض تلك الفجوات التي تحصل بين الألواح العرضية في أثناء عملية البناء وأحيانا تحشى بقطع خشبية والنتيجة لا تكون هذه العملية فقط لسد الفراغات إنما لتماسك وتعاضد الألواح الخشبية بعضها ببعض[1].

لم يعمل العراقيون القدماء في عملية بناء السفن كيفما اتفق انما كان لكل خطوة او مرحلة من مراحل العمل وقت وتقدير، اذ وصلت دقة حسابات البنائين او الملاحين الى أنهم قدروا عدد المسامير الخشبية المطلوبة للسفينة كل حسب سعتها وفيما يأتي جدول يرينا سعة كل سفينة وما تتطلبه من عدد المسامير[2]:

سعة السفينة	عدد المسامير المطلوبة
ma-120-gur	**7200 kak**
ma-60-gur	**3600 kak**
ma-30-gur	**1500kak**
ma-10-gur	**600 kak**

أستخدمت المسامير الخشبية في ربط أجزاء السفينة وتكون عادة مختارة بدقة من حيث نوعيتها وشكلها وقياسها طولاً وسمكاً، لتكون مقاومة لملامسة الماء ولديمومة التحمل، اذ عرف بالمسمار المائي وورد بصيغة (GI.KAK.A) وفي الاكدية (sikkat-me)[3]، وتوضع المسامير في أجزاء السفينة التي تحتاج الى قوة تحمل وإدامة أكثر، وخاصة أماكن المفاصل او أماكن الربط الرئيسة في السفينة[4]، ويرد في نص مسماري ذكر:

" **4 GI.PA.ME ϶a MA.NU. ME ana si-ka-te ϶a¡uza** "

(1) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة ......، م . س، ص 50.

(2) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge……..Op.Cit, p. 99.

(3) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة......، م . س، ص 48

(4) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge……..Op.Cit. p. 100

الترجمة: "أربعة ألواح خشبية تكون ملائمة لعمل مسامير خشبية"[(1)].

كثير من النصوص تذكر تجهيز الأوتاد والألواح الخشبية الى المسافن، أي أماكن او محلات صنع السفن ومنها ما ورد من مدينة أوما (جوخة) من زمن سلالة اور الثالثة من نهاية الألف الثالث قبل الميلاد[(2)]، وأصبح الدليل لمعرفة السفن ومنشئها من نوعية الأخشاب او الألواح الخشبية المستخدمة في بنائها، فهيكل السفن الفينيقية مثلا يعرف من عارضة القعر التي كانت تعمل من خشب التنوب ومن أوتادها البلوطية وبين تلك السفن والسفن العراقية القديمة هناك تبادل تجاري وعلاقات حميمة[(3)].

استخدمت في بناء مقدمة السفينة كونها تعد نقطة القوة في سير السفينة، أوتاد خشبية عرفتها النصوص المسمارية بصيغة (ﻩgi KAK.SAG.GE□.A.MA□)، وفي الأكدية (ma¡rati)[(4)]، كذلك استخدمت الأوتاد الخشبية لمفاصلها التي تتحمل ثقل عمل السفينة، وعرفت في السومرية بصيغة (giﻩ GER□.MA□) ، وعدد تلك الأوتاد لا توضع اعتباطا إنما ذلك يتوقف على سعة السفينة ومتانتها، وفيما يأتي جدول يبين علاقة عدد الأوتاد بسعة السفن[(5)]:

سعة السفينة	عدد الأوتاد المطلوبة
ma□-120-gur	**300 ger□**
ma□-60-gur	**150 ger□**
ma□-30-gur	**70 ger□**
ma□-10-gur	**35 ger□**

عند إتمام بناء السفينة تكون جاهزة للعمل وبعد فترة من العمل تكون السفن ووسائط النقل المائية الأخرى في حاجة الى ترميم وصيانة وأعمال تقوية لأجزائها او بعض منها، وسميت السفينة بعد عملية التقوية (MA□.KALAG.GA)[(6)]، وفي الأكدية (eleppu

---

(1) CAD. (S) p. 248

(2) بوتس، دانيال تي، حضارة وادي........، م . س، ص 196.

(3) Bass, G.F., ‘‘Sea and River Craft in the Ancient Near East’’, In Sasson, J. M. Civilizations…….Op.Cit, p. 1428.

(4) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge……. Op.Cit,p. 100.

(5) Salonen, A ., Die Wasserfahrzeuge…….. ibid .p.101.

(6) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة........، م . س ، ص 51؛

CDA. p.56 ; MDA. No. 322 , p. 147.

dannutu)[1]، أي "سفينة مقواة"، وعند إصلاح الأضرار فتعرف السفينة في السومرية (U.LAL) ، وبالاكدية (eleppu lupputtu)[2] "سفينة مرممة" ولكن فيما اذا كانت الأضرار الحاصلة في السفينة كبيرة وبالغة والسفينة قديمة ومستهلكة ففي هذه الحالة تفكك السفينة ويستفاد من أجزائها وأخشابها في بناء سفينة أخرى جديدة، بعد معالجة الأجزاء والأخشاب كلها وغيرها من المواد او استبدال بعضها اذا كانت غير صالحة للعمل تماما، ويكون عمل فك أجزاء السفينة القديمة من قبل شخصين يكمل الاول عمل الثاني وهما "النجار" و "النقار" عرف الأول في السومرية (lu NAGAR) وبالاكدية (nagar eleppi) ، اما الثاني فعرفت في الأكدية (naqaru ɘa eleppi)[3].

([1]) الهاشمي،رضا جواد، "الملاحة........، م . س ، ص 51.

([2]) AbZ.p. 335 ; CDA.185.

([3]) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة........، م . س، ص 51 ؛ AbZ.p. 341

المبحث الثالث

معدات السفينة وملحقاتها

المعدات او الأدوات ومفردها اداة وهي الالة[1]، وادوات ومعدات السفينة هي التي تخدم السفينة في عملها وسيرها وقيادتها للوصول بها الى هدفها بأمان، وتشمل المعدات: الأوتاد والمجاذيف والمقود وسارية السفينة او المركب، أي الراية، وتوجد على متن السفينة الكثير من الآلات والمعدات منها معدات الإنزال وملحقاتها ؛ وقوارب القصب ، وما هو مسخر لخدمة عمل السفينة[2]، وأطلق على أدوات السفينة او معداتها باللغة السومرية (NIG.GU.NA) وفي الاكدية (unut eleppi) [3] ، اما في اللغة العربية فقد سميت الأدوات (العدة) وقيل "ان عدة السفينة هي آلاتها مثل الشراع والحبال وغيرها[4]، اذ قيل في الأمثال العراقية القديمة[5]:

الترجمة: "**أعطني معداتي ؛ انطلق بقاربي**"

ويعني هذا المثل ان المرء اذا ما توفرت له الإمكانيات (المعدات والأدوات) استطاع مواصلة عمله وانجازه بصورة مرضية وتامة. ونظراً لكثرة الآلات والمعدات المستخدمة في السفينة وملحقاتها فقد ارتأيت ان اقسم هذا المبحث على فرعين وكالآتي:

اولاً: معدات السفينة

1. المجاذيف والأوتاد

سبق ان ذكرنا ان اهتمام العراقيين القدماء بالأخشاب كان واضحا بسبب كثرة استخدامها، فالسفن والمراكب وأجزائهما كانت غالبيتها تصنع من الأخشاب، فالمركب كان يسير بوساطة عصا تسمى "بعصا المردي"، وحتى الزوارق الصغيرة والقفف، ووسائط النقل

([1]) الرازي، محمد بن ابي بكر، مختار الصحاح،........، م . س ،ص 11.
([2]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge….., Op.Cit, p. 102.
([3]) CDA. p. 423
([4]) الدجيلي، كاظم، "أدوات السفينة" ، لغة العرب، مج2، 1912 –1913، ص 399.
([5]) Gordon, E.I., Sumerian Proverbs…,Op.Cit, p. 67 ; Alster, B, Proverbs ….. ,Op.Cit, p. 1

المائي هذه كانت بسيطة وتسير في مناطق الأهوار والقنوات الصغيرة لضحالة مياهها، وقد سميت تلك العصا في اللغة السومرية بصيغة (giɘ GI.MU□.KUD.DU) وعرفت في الاكدية (parisu)[1]، اذ ذكرت عصا المردي في النصوص الأدبية من العراق القديم من تلك النصوص جاء ذكرها في "قصة الطوفان: في اللوح الحادي عشر من ملحمة كلكامش نقتبس منه المقاطع الآتية:

"**وغرزت فيها مسامير (الخشب لمنع) الماء ثم زودتها بالمرادي وبالمؤن**"[2]

اما القوارب والسفن فلا يستخدم فيها عصا المردي انما تكون طريقة سيرها بوساطة المجذاف[3]، واذا كانت هناك حالات يستخدم فيها المردي لتسير به الواسطة ففي المياه العميقة كان من الضروري استعمال المجذاف، وبشكل خاص عندما تكون الواسطة تسير عكس تيار الماء، او بالنسبة للسفن التي تسير في مياه ذات تيارات قوية وجارفة او في حالة وجود الرياح الشديدة[4]، والمجذاف أداة تستعمل لحركة الواسطة في الماء وهي مصنوعة من الأخشاب، وتعين الملاح على التنقل بواسطته في الأنهر ذات المياه العميقة ، اذ يقوم الملاح بدفع الماء بعكس اتجاه الزورق، ويصنع المجذاف من خشبة طويلة على شكل عصا لكنها عريضة بعض الشيء، ثم تربط بها خشبة سميكة مثلثة الشكل [5]،

عرف المجذاف في النصوص المسمارية السومرية بصيغة (GI.MU□ ^{gi}ɘ)[6]، وفي وفي الاكدية (gimuɘɘu) [7] ، ولأهمية أستخدامه في المياه العميقة اذ لا جدوى من أستخدام غيره ورد ما يأتي:

"**الريح ارتفعت وقاربه انجرف بعجز مع عصا المردي فقط**

هو يجب عليه ان يقود قاربه (عبر البحر الواسع)" [8]

---

(1) CDA. p. 266; Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 102.
(2) Foster, B. R. , The Epic ……. , Op.Cit, p. 86.
(3) ساكز، هاري، قوة آشور، ......، م . س، ص 283.
(4) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة.......، م . س، ص 41 وما بعدها.
(5) النصر، ياسين ، "صناعة الأخشاب في البصرة" مجلة التراث الشعبي، ع2، 1969، ص 80.
(6) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge….., Op.Cit, p. 104.
(7) CDA. p. 93; CAD, (G) p. 78.
(8)CAD. (G) P.78.

حبل المجذاف يساعده على الحركة والمرونة، ووردت تسميته في اللغة السومرية (gi IBIR.GI.MU)[1]، ويقابلها في الاكدية الصيغة (erret gimuəəi)[2]، اما عصا المجذاف فسميت في السومرية ((giGISAL (gi-muə)[3]، وذكرتها النصوص الاكدية بصيغة (gisalli gimuəəi)[4]. عرف المصطلح السومري(KERI2-MA2) بجر السفينة السفينة ويقابله الاكدي(keritu əa eleppi) [5]

كانت الواسطة تسير بمجذاف واحد في بادئ الأمر، ثم أصبحت بمجذافين متقابلين[6]، ويستعمل المجذاف للقوارب الكبيرة اذ يربط على جانبي القارب وينزل قسمه العريض في الماء ويبقى القسم العلوي منه بيد الملاح، ويتعاون اثنان من الملاحين لتسيير القارب، اذ يجلس احدهما في الصدر (أي في المقدمة) والثاني يجلس في مؤخرة القارب، ويعطي الملاح الذي في المقدمة ظهره للملاح الذي في المؤخرة، وذلك لكي يسير القارب بالاتجاه المضبوط[7]، وعندما يدير القارب سبعة جذافين يكون كل ثلاثة منهم على جانب من القارب والسابع هو قائد الدفة (السكان او المقود) وهذا النوع من القوارب يكون طويلا وضيقا وبأرضية مستوية ومدوره باتجاه المقود والمقدمة[8]، وتكون المجاذيف متماثلة بالنسبة بالنسبة للملاحين الستة اما مجذاف قائد الدفة فيكون أطول منها جميعا وينتهي بشفرة بيضوية ومثبت الى قضيب قائم قرب مقود القارب او السفينة، وقائد الدفة هنا يستعمل كلتا يديه[9]، وعندما يكون هناك سبعة مجاذيف وسبعة جذافين فان قائد الدفة لا يهمل[10].

تشير النصوص في العصور المتأخرة الى ازدياد عدد الجذافين اذ أصبح هناك صفين منهم يجلس كل صف على جانب من السفينة وتوضع المجاذيف فوق حافة السفينة وهناك ألواح مثبتة على جانبي السفينة تحمي الجذافين، وبمرور الوقت صارت تلك الألواح

---

(1) Salonen ,A., Op.Cit, p. 106.
(2) CAD. () p. 134
(3) Salonen, A., Op.Cit, p. 107.
(4) CDA. p. 94.
(5) Salonen,A. ,Op.Cit, p.119.
(6) Singer,C. ; et.al , A History …….,Op.Cit, Vol- 2 , p. 566.

(7) النصر، ياسين، "صناعة.......، م . س، ص 80.

(8) الأحمد، سامي سعيد، "التجارة" ......، م . س، ص 200.

(9) م . ن

(10) CAD, (G) p. 100.

جزءا من هيكل السفينة الذي أصبح يضم كوات في جانبي السفينة تتدلى المجاذيف من خلالها، وتم مد جانبي السفينة الى الأعلى واصبح التجذيف يتم من خلال الكوات، الا ان الشيء غير الجيد في ذلك هو ان طول المركب او السفينة يتحكم بعدد الجذافين[1]. وفيما بعد أصبح هناك صفين من المجاذيف لكل جانب اذ يكون احد هذين الصفين مثبت من خلال ثقوب في الواسطة وتثبت المجاذيف في هذه الثقوب تثبيتاً جيداً وسليماً[2] وبذلك استطاع الصناع القدماء زيادة عدد المجذفين بوضع صف ثان من البحارة على مستوى أعلى قليلا ومتجهين للداخل بالنسبة لمكان البحارة الذين يجذفون من خلال الكوات، وكانت مجاذيف الصف الثاني من البحارة تمتد فوق الحافتين الممدودتين للسفينة، ذلك النظام ساعد على زيادة عدد المجذفين من دون الحاجة الى زيادة طول الواسطة [3].

أهمية النقل المائي في حياة العراقيين القدماء والذي يعد عصب الحياة لديهم جعلتهم يهتموا بالأيجابيات ويقوموا السلبيات اذ حددت وعوقب مرتكبوها، فعندما يصطدم مركب يسير بالمجاذيف بمركب اخر يسير بقوة أخرى غير المجاذيف تقع المسؤولية كاملة على ملاح المركب الذي يسير بالمجاذيف لأنه يتحكم بالمركب ويستطيع السيطرة عليه عكس المركب الذي يسير بقوة الرياح (الأشرعة) او التيارات المائية[4]،
وهذا ما تبينه شريعة الملك حمورابي اذ تنص المادة القانونية رقم (240) على ما يأتي:

"اذا صدمت سفينة (تسير بقوة الجذف) سفينة أخرى (تسيربقوة التيار)، فغرقت السفينة (التي تسير بقوة التيار) فعلى صاحب السفينة الذي غرقت سفينته ان يعرض امام الاله الأشياء التي فقدها والتي كانت في سفينته، وعلى ربان السفينة (التي تسير بقوة الجذف) الذي اغرق سفينة الربان (الذي تسير سفينته بقوة التيار) ان يعوضه سفينة والحاجات التي فقدت"[5]

---

(1) هودجز، هنري، التقنية ......، م . س، ص 181.
(2) Singer, C. ; et.al , A History………, vol. 2 ,Op.Cit, p. 567.
(3) هودجز، هنري، التقنية ......، م . س، ص 183 ، 186.
(4) Driver,G.R. &Miles, J.C. , The Babylonian …….., Op.Cit,Vol-2 , p. 85.
(5) رشيد، فوزي، الشرائع ......، م . س ، ص 160.

ان السبب في ذلك ان السفينة التي تسير بقوة المجاذيف فهي بذلك تستطيع السيطرة والمناورة وتغيير اتجاهها بينما السفينة التي تسير مع التيار فهذه لا تملك القدرة على المناورة والسيطرة على الاتجاه مثلما هي الأولى[1].

ذكر المجذاف في النصوص الأدبية العراقية القديمة ففي نص المؤلف الأدبي الذي تحدث عن وفاة الملك اورنمو(2113–2096 ق.م) مؤسس سلالة اور الثالثة نقتبس المقطع الآتي ، السطور(91–93) [2]:

" **وقوس طويل، وقربة ذات قرون تصلح لمعركة (؟) مرعب....، صولجان**
هائل من الرصاص(؟)، مجذافه يصل الى الأرض (قوة البطولة)،
وثور–معركة الى ايرشكيكال (Eriəkigal) (الهة العالم الأسفل)"

تذكر النصوص المسمارية أعداد القضبان او الألواح الخشبية الضرورية لعمل المجاذيف[3]، ولأهمية المجذاف في عدة الملاح ولواسطة النقل المائية، فقد شبه العراقيون القدماء المجذاف والقارب في أمثالهم بأهم عنصرين في الحياة (الماء والخبز) لما لهما من ضرورة حياتية لا يمكن الاستغناء عنهما، مثلما لا يمكن للملاح او قائد السفينة الاستغناء عن القارب والمجذاف، جاء فيها الآتي[4]:

" ninda giə MA2.AM3 A giə GI.MU.AM3 "

الترجمة: "**الخبز يكون القارب، والماء يكون المجذاف**"

2. المقود

اما مقود المركب او السفينة فقد ذكر بصيغة (^{gi}ə ZI.GAN.MA)[5]، في السومرية، وفي الاكدية (sikkani eleppi)[6]، ومثلما ثبتت باقي الألواح الخشبية في بناء بناء السفينة بالمسامير الخشبية فقد ثبت المقود او الدفة وتد او مسمار خشبي عرف في

(1) رشيد، فوزي,"وسائط النقل........، م . س، ص 103.

(2) الشهواني، ازهار عبد اللطيف، اورنمو مؤسس ....، م . س، ص 31.

(3) UET, Vol-III, p. 231, No.812.

(4) Alster, B., Proverbs ……., Op.Cit,Vol. 2 , p. 15.

(5) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge……. ,Op.Cit, p. 107.

(6) CAD. (S) p. 246.

النصوص السومرية بصيغة (gi϶DUBBIN.ZI.GAN) وفي الاكدية وردت بصيغة (□upur sikkani)[1]، يتكون المقود من أكثر من جزء ليتمكن الملاح من الإمساك به وإدارة المركب او السفينة والجزء الذي يمسك من المقود يسمى في العربية "راحة السكان " أي راحة المقود"، وجاء ذكره في اللغة السومرية (gi϶ DILI□.ZI.GAN)[2]، وفي الاكدية (itqurti sikkani)[3]

ذكرت النصوص المسمارية عن عملية التحكم بالقارب من خلال السيطرة بحركة المقود خاصة في أثناء تفريغ القوارب والسفن من حمولتها او تحريك القارب او السفينة والتحكم باتجاهها وتنقله وهو محمل بالبضائع وبشكل خاص عند الانتقال من مجرى الى اخر او من قناة الى أخرى[4]، ومن أجزاء المقود هناك جزء عرفته النصوص في السومرية بصيغة (gi϶ KAK.ZI.GAN)، وفي الاكدية (sikkat sikkani)[5]، ويعني "وتد او مسمار المقود"، وهناك جزء اخر عرف "بكلاب المقود" او(بالعامية جلاب) وجاء ذكره في السومرية (gi϶ DIM.GAL) وفي الاكدية (u϶¡amu) او (us¡amu)[6]، وعرف الوتد الذي يعلق به الكلاّب في السومرية (gi϶ SUD)[7] وفي الاكدية (ga϶i϶u)[8]. وذكرت دفة دفة السفينة او المركب في النصوص الأدبية اذ جاء في قصة الطوفان في ملحمة كلكامش ما يأتي:

"اسلمت دفة السفينة الى الملاح بوزور– اموري اعطيته (الهيكل) وما فيه من متاع"[9].

3. سارية المركب او السفينة

استطاع العراقيون القدماء من التغلب على الصعوبات التي واجهتهم وتمكنوا من تسخيرها لغرض الملاحة وديمومتها، فعندما يكون منسوب الماء في الأنهر منخفضاً في

---

(1) Salonen, A. , Op.Cit, p. 109.
(2) Ibid.
(3) CAD. (I/J) p. 300.
(4) Foxvog, D. , A Summary……..,Op.Cit,p. 61.
(5) Salonen,A. , Op.Cit.
(6) Ibid., p. 109.
(7) Ibid p. 110.
(8) CAD. (G) p. 56.
(9) Foster, B.R. , The Epic……., Op.Cit, p. 87.

بعض أشهر السنة لاسيما في فصل الصيف وقبل حلول موسم الأمطار فهو يضعف حركة الملاحة النهرية، فقد تمكن بنائي السفن ووسائط النقل المائية الأخرى من ان يذللوا هذه الظاهرة وان يتجاوزوها فقاموا بصنع مراكب ذات قواعد مسطحة وجوانب مستديرة او مستقيمة، وبشكل خاص عندما يبحر الملاحون مع اتجاه التيار، اما اذا كانت وجهتهم عكس تيار الماء فعليهم ان يستخدموا اما المراكب ذات المجاذيف او المرادي، او ان يتخذوا الطريق البرية[1].

استخدمت الأشرعة (انظر لوح 7) في العراق القديم ويعد استخدامها دلالة واضحة على براعة العراقيين القدماء في التفكير والصناعة لغرض تذليل الصعوبات كلها التي تواجههم، وفي سبيل الاستفادة من الطبيعة ومعطياتها[2]، استخدم الشراع في العصور المتأخرة، اذ ان عملية التجذيف كانت هي السائدة والغالبة، وكانت الرياح الشمالية الغربية مساعدة ومواتية لحركة السفن والمراكب، وهذا ما اعتمدت عليه مدينة بابل في العصر البابلي الحديث، وخاصة تلك السفن التي تبحر باتجاه الجنوب ومع اتجاه تيار الماء[3].

كانت المجاذيف تستخدم في تسيير السفن الصغيرة والقوارب، اما سفن النقل الكبيرة والطوافات فغالبا ما استخدمت في سيرها أوتاد مغروسة في جوانبها ونصبت لها الأشرعة[4] او السواري، ذكرت سارية المركب او السفينة في النصوص المسمارية السومرية بصيغ عدة منها (giš TAR.GUL) و (giš DURGUL) و(giš DIM.GUL) و (giš DIM.GAL)[5]، اما التسمية في اللغة الاكدية فكانت (tarkullu) او (terkullu)[6]، ووردت تسمية أخرى لسارية المركب الشراعي هي (giš DIM.MA□) في اللغة السومرية[7]، ويقابلها في الاكدية (timmu ɘa eleppi) ومعناها "سارية المركب او السفينة"[8].

([1]) خليف، بشار، مملكة ماري.........، م . س، ص61 وما بعدها.

([2]) ساكز، هاري، قوة آشور، ....، م . س، ص 283.

([3]) Salonen,A. , Die Wasserfahrzeuge…..,Op.Cit, p, 110.
([4]) Von Soden, W., The Ancient ………,Op.Cit, p. 121.
([5]) Salonen,A. , Op.Cit, p. 111.
([6]) CDA. p. 400; 404.
([7]) Salonen,A. , Ibid Op.Cit. p. 111.
([8]) CDA. p. 407.

عملت سارية[1] السفينة (انظر لوح 4) من الأخشاب المستوردة ومنها تلك التي تستورد من مناطق الخليج العربي ومحطاته التجارية، اذ ذكرت النصوص المسمارية وكما أشرنا الى استيراد أنواع متعددة من الأخشاب وحسب سعة السفن والقوارب وكانت تستورد أيضا حسب الأطوال والقياسات المطلوبة فضلا عن نوعياتها الجيدة والمختارة[2]، ولغرض رفع او اقامة السارية او الشراع يمتد إطار خشبي مع السفينة ويكون تقريباً بأعلى جدار السفينة وذلك لربط حبال الأشرعة به وقد سمي هذا الإطار الخشبي في النصوص السومرية بالمصطلح (giوAN.NUN.TARGUL) كما ورد بصيغة (giوNER.AN.TA.TARGUL)[3]، وتعمل في هذا الإطار الخشبي تجويفات او حزوز بالخشب لغرض إدخال الحبال فيها[4]، وعرفت تلك الحزوز الخشبية او المغارز في السومرية بالمصطلح (giو (I).ZI. AN□E) ويقابلها في الأكدية (kubusu)[5]، وهناك بالمقابل حلقات على طول السارية وبشكل عمودي أيضا لربط هذه الحبال ومن الطبيعي ان تلك الحلقات قد عملت من الخشب ايضا وذكرتها النصوص السومرية بصيغة (giوGISAL.AN□E)[6]، وفي الاكدية سميت (nam¡a□u)[7].

سمي الجزء العلوي من السارية في السومرية (giوAN□E.MA□)[8]، وبالاكدية (imer eleppi)[9]. وبما ان السفن منذ القدم لم تكتف بعمود سارية واحد بل كان هناك الساري المزدوج وهو مدعوم بحبل غليظ لان الساري المفرد كان صعب الإسناد[10]. وسمي حبل السارية الغليظ باسم (giوDIM.MA□) في السومرية[11]، وورد اسمه في الاكدية

([1]) الساري او الصاري سمي في اللغة العربية (الدّقل) وهو عبارة عن خشبة طويلة تشد في وسط السفينة ويمد عليها الشراع . الدجيلي، كاظم، "أدوات السفينة"......، م . س، ص 396.

([2]) UET. Vol-III, p. 229; 232.

([3]) Salonen,A. , Op.Cit, p. 113.

([4]) CAD. (K) p. 490.

([5]) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge……,Op.Cit, p. 114.

([6]) Salonen,A. , Op.Cit, p. 114

([7]) CAD. (N) part-1 ,p. 229.

([8]) Salonen,A. , Op.Cit, p. 113.

([9]) CAD. (I/J) p. 110; 114.

([10]) هودجز، هنري، التقنية.......، م . س، ص 94.

([11]) Salonen, A. , Op.Cit, P. 114.

بصيغة (markas eleppi)[1]، اما شراع السفينة فقد عرف في السومرية بصيغة (tug
(¡a) AY)[2]، وجاءت تسميته في الاكدية بصيغة (¡ ɘa)[3]. بينما سمي حبل السحب الكبير في السومرية (MA.GID.DA tug)[4] اذ أكدت تلك النصوص على أهمية هذا الحبل في السيطرة على سير المركب الشراعي[5]، وما يلحق المركب من ضرر اثر قطعه او ضياعه وفيما يأتي نقتبس من أحد النصوص:

"**ɘaru uzzuzu ina tebisu ipru ma-ar-ka-sa elippa ip¿ur** "

الترجمة: " الرياح الهائجة عندما ارتفعت قطعت حبل السفينة"[6].

نستشف أهمية حبال الأشرعة من خلال ما ذكرته النصوص المسمارية، وخاصة "حبل السارية الغليظ"،(markas) لان ضياعه او فقدانه او قطعه كما ذكرنا يجعل المركب او السفينة تسيرمن دون هدف ولا يمكن الوصول بها الى شاطئ الأمان، نقتبس من احد النصوص المسمارية الآتي:

“ɘa makurri ɘina libbatiq aɘalɘa ɘa mar-kas-sa-ɘi-na lippa¿irma tarkullaɘa”

الترجمة: "ربما حبل سفينتهم يقطع وربما سارية المرسى تفقد من القارب"[7].

اما المادة التي تصنع منها الأشرعة فعلى الأغلب كانت من مادة الكتان[8]، وكان لكل مركب شراع واحد مربع يطوى بإنزال عارضة السارية، اذ تطوى بسحب حبل الشراع

---

(1) CAD. (M) part I, p. 282.
(2) Salonen, A. , Op.Cit, p. 115.
(3) CDA. p. 347.
(4) Salonen, A. , Op.Cit, p. 115.
(5) اكتشف في مدينة اريدو الأثرية نموذج رائع لقارب إبحار معمول من الطين الأصفر المخضر، استدارة نهايته بشكل منحنٍ الى الداخل ووجدت فيه ثقوب لتثبيت السارية من خلال ربط الخيوط او الحبال، مع وجود تجويف او مغرز للسارية طوله 26 سم وبعرض 15.5 سم بارتفاع 10 سم. (انظر لوح 5)

Safar, F. , et-al , Eridu, Baghdad, 1982 p. 230.
(6) CAD. (M) part-I, p. 283.
(7) CAD. (M) part-I, p. 283.
(8) الكتان: عرف في النصوص المسمارية بصيغة (GADA) وفي الاكدية (kittu) ، ويعد معمل نن ماركي في مدينة اور من المعامل المتخصصة في صناعة الثياب المعمولة من الكتان .ويعد ارتداء

وربطها اما بقاعدة السارية او بحافة السفينة او المركب، وكان يتم إنزال عارضة السارية باستعمال زوج من الآلات الرافعة وبكرة ثبتت عند رأس السارية[1]، وقد أشارت النصوص الى أستعمالات الحبال، وهناك نص ذكر تسلم مجموعة من الحبال قدرت بـ (200) حزمة ومن المخزن[2].

لم يعتمد الآشوريون كثيرا على السفن ذات الأشرعة وذلك نظرا لسرعة قوة تيار الماء في المناطق الشمالية من بلاد الرافدين[3]، بينما اختلف الحال في مناطق الوسط والجنوب من البلاد اذ اعتمدت حركة الملاحة على وجود الأشرعة اعتمادا كليا وعلى حركة الرياح واتجاهاتها ومع ذلك كان من الضروري اتخاذ التدابير اللازمة والاحتياطات في حالة توقف الرياح او تغيير مساراتها، لذلك جهزت السفن والمراكب الشراعية بالمجاذيف حرصا من الملاحين العراقيين القدماء على إنجاح عملية الملاحة وعدم عرقلة مسيرتها او توقفها والتغلب او السيطرة على كل ما يمكن ان يوقفها من جانب ومن جانب اخر حرصا منهم على تهيئة المواد الضرورية للبلاد[4].

ثانياً: ملحقات السفينة

هناك أدوات أخرى تعد من الملحقات الضرورية للسفينة كل منها لها خاصيتها وعملها ولا يمكن لاي من الملاحين او ربان السفن الاستغناء عنها على متن السفينة ، فكل منها لها دور وعمل تلك الأدوات جميعها تكمل عمل السفينة ومسيرتها وتنجز هدفها على أتم وجه، ومن تلك الملحقات نذكر "أدوات الإنزال وملحقاتها"، وكرسي الملاح، وحصيرة السفينة، وسلم السفينة ورمز السفينة او (الراية)، وأوتاد السفينة والكلاّب والمرساة والحبال والمزلجة والميزان[5].

الثياب المصنوعة من الكتان من أمور الرفاهية والغنى والترف لكونها تقتصر على الملوك والكهنة والالهة. المتولي، نواله، مدخل........، م . س، ص 272.

(1) هودجز، هنري، التقنية........، م . س، ص 94، 182.

(2) Eamas Collection, W 33.

(3) الأحمد، سامي سعيد، "التجارة" ....، م . س ، ص 201.

(4) Salonen, A. ,Die Wasserfahrzeuge……..,Op.Cit, p. 115f.

(5) Ibid, p. 120ff.

1. حصيرة السفينة:

استعملت حصران القصب للسفن والقوارب وفي أماكن كثيرة منها وحسب الغرض المرجو من وجودها، وان اكثر استخداماتها كانت في سفن الشحن (أي شحن المواد)، وردت تسمية "حصيرة السفينة" بالصيغة (GI.KID.MA□) في السومرية، وفي الاكدية (bur□ eleppi)(1). تفرش أرضية سطح السفينة بحصيرة من القصب، وذكرتها النصوص المسمارية في السومرية بصيغة (gi KID.MA□.□U□) وفي الأكدية وردت الصيغة (kutummu ana eleppi).(2) ولم يقتصر وجود الحصيرة على أرضية سطح السفينة بل استخدمت في داخلها ايضا، وعرفت هذه الحصيرة في النصوص السومرية بالصيغة الآتية (gi KID.MA□.(A)-□AG□.GA)، كما غطيت ابدان السفن والقوارب بالحصران، اذ وردت (gi GID.□U□-MA□) او (gi KID.MA□.□U□/ □U□.A)(3) ولنا ان نتصور الأهمية الكبيرة للحصيرة التي تغطي بدن السفينة خاصة اذا ما وضعنا في الحسبان حرارة الصيف او أمطار الشتاء وبالتالي فدورها كبير ومهم في الحفاظ على الشحنة.

ولكثرة ما تذكره النصوص المسمارية عن الحصران ومن عصور مختلفة من تاريخ العراق القديم، سواء التي استخدمت بشكل عام او في وسائط النقل المائية فلنا ان نتصور أهميتها البالغة وحجم استخدامها.

أطلق على حصران السفن والقوارب تسميات أخرى جاءت حسب اختلاف أحجامها واشكالها، فقد عرفت الحصيرة العريضة بالمصطلح (gi KID.DAGAL.MA□) في السومرية، وفي الاكدية (bur□ rapəu)، وكانت تصنع بقياسات يتم تحديدها حسب سعة السفينة المستخدمة فيها. كما عرفت الحصيرة الكبيرة بـ (gi KID.MAʏ.MA□) في السومرية، او بالمصطلح (gi KID.MA□.MAʏ)(4). وعلى ما يبدو ان هذا النوع من

---

(1) واغلب الظن ان الاسم القديم للحصيرة في اللغة الاكدية (bur□ / bur□/) "بوري" هي ذات التسمية في اللغة العربية "الباريه" والتي لا تزال مستخدمة الى الوقت الحاضر. الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية......، م . س، ص 48 وما بعدها؛ وحول التسمية الاكدية: CDA, p. 49

(2) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……, Op.Cit, p. 98f ; CAD. (K) p. 612.

(3) Salonen, A., Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit, p. 122f.

(4) Ibid, p. 121f.

الحصران استخدمت للسفن ذات الحمولات او السعة الكبيرة. فهناك نص مسماري يذكر حصيرة قصب كبيرة لقارب او سفينة، بقياس 12 ذراع طولاً و 7 أذرع عرضاً[1].

2. كرسي الملاح

كرسي الملاح هو احد المعدات التي من الضروري تواجدها على متن السفينة، وقد عرف في السومرية (giوGU.ZA.MA□.LA ¡ □)[2]، وفي الاكدية ذكرتها النصوص المسمارية بصيغة (kussi mala ¡ i)،[3] يصنع كرسي الملاح من الخشب ويغلف بالجلد وتستعمل جلود الأغنام لتغطية الكرسي[4].

3. سلم السفينة

اما سلم السفينة المتنقل أي من الممكن نقله الى أي مكان داخل السفينة وحسب الحاجة، قد ذكرته النصوص المسمارية بصيغة (giو U□.KUN□.MA□) في السومرية[5] وفي الاكدية ((uqi eleppi ¡)[6]، وفائدة السلم في السفن ندركها عندما ترسو السفينة عند الميناء وتبدأ عمليات نقل البضائع المحملة لغرض تفريغ السفينة من الحمولة او بالعكس، وهذا هو الغرض من وجود السلم للصعود والنزول من السفينة. وهذا السلم المتحرك يذكرنا بالجسور المتحركة او العائمة التي عملها العراقيون القدماء من الطوافات[7].

---

(1) Emaes Collection, E 7.

أي ان الطول بالقياس الحالي يساوي 600سم طولاً و350 سم عرضاً، وبعبارة أخرى فان قياس الحصيرة حاليا هو (6م x3.50 م).

(2) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……..,Op.Cit, p. 124.
(3) CAD. (K) p. 587.
(4) Cohen, M. , The Cultic ………,Op.Cit, p. 171.
(5) Salonen, A. , Op.Cit, p. 125.
(6) CAD. (Y) p. 243.
(7) Salonen, A., Ibid.

4. شعار او رمز السفينة

اما شعار او رمز السفينة او رايتها فقد ذكرتها النصوص المسمارية في السومرية (^{gi}ɘ □U.NIR.MA□) وفي الاكدية (ɘur□n eleppi)، وصنع الشعار من الخشب[1]،

5. أوتاد التثبيت

استخدمت أعمدة لغرض تثبيت السفينة في أثناء وقوفها قرب الشاطئ او الميناء وخاصة السفن الصغيرة او القوارب، وذلك بغرز تلك الأعمدة في الأرض عرف عمود التثبيت الذي يصنع من الخشب (^{gi}ɘ ER) في السومرية ويقابله في الاكدية (erru)[2]، وهناك تسمية اخرى لهذا العمود ورد ذكرها بصيغة (DELLU) في السومرية يقابلها في الاكدية (aku)[3]، اما اذا كان يصنع من المردي فعرف بالاسم (giɘ ER.KU□) او بصيغة (^{gi}ɘ ER.DIM) ويقابله في الاكدية (erk□)[4].

بينما استخدمت للسفينة الكبيرة أعمدة تثبيت ذكرت لها صيغ عدة في النصوص المسمارية منها: المصطلح (^{gi}ɘ DIM) و (^{gi}ɘ ER.DIM) و (^{gi}ɘ DIM.DU□.A)، و (^{gi}ɘ DIM.GAL) و (^{gi}ɘ DIM.RA.AY) [5]، وفي اللغة الاكدية وردت بالصيغ الآتية: (timmu) او (tarkullu) [6] او (ma¡raɘu)[7]. كما وردت تسمية اخرى في الامثال العراقية القديمة كالاتي[8]:

"**giɘ ma□-addir zabala□-a ba-su ˈutu larsa□-ma a-ba giɘ ba-da-an-zi** "

([1]) CDA. p. 387.
([2]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 126.
([3]) Ibid, p. 120.
([4]) Salonen, A., ibid; CDA. p. 79.
([5]) Salonen,A. , Op.Cit, p. 127.
([6]) CDA. p. 400 ,407 ; CAD. (T) p. 236.
([7]) CAD. (M) part, I, p. 104.
([8]) Alster, B., Proverbs …….,Op.Cit, Vol. 1 , p. 21.

الترجمة: "طالما قارب العبور غرق في زيالام[1]، الاله اوتو (الـه) لارسا سوف يسحب وتد التثبيت".

لأهمية وتد السفينة في إرسائها واستقرارها على الشاطئ نقتبس المقطع الآتي من احد النصوص المسمارية،

"سوف أمزق وتد تثبيت السفينة وادعها تتيه وسوف اكسر سكانها (أي مقودها) لئلا ترسو على الشاطئ"[2]

ومقطع اخر من اسطورة الطوفان البابلية اتراخاسيس جاء تأكيداً على أهمية أوتاد رسو السفن: **"وليسر شوللات وخانيش في المقدمة وليقتلع ايراكال أوتاد المرسى وليذهب ننورتا ويجعل السدود تفيض"[3]**

6. الكلاّب الخشبي والمرساة

الأداة الأخرى المهمة في السفينة هي الكلاّب الخشبي" وهي خشبة تعترض صدر السفينة، ويمتد طرفاه الخارجين عن جنبي السفينة، وفائدته انه يشد به حبل الرباط وحبل المرساة[4].

كانت المراسي (جمع مرساة) المعروفة آنذاك عبارة عن حجارة ضخمة تثقب عند طرف واحد لادخال الحبل بينما تثقب من الطرف الأخر لإدخال شعب المرساة الخشبية القصيرة، ولم تكن تلك المراسي تثبت في البحار الهائجة[5]. وتكون المراسي أحياناً عبارة عن عن مجموعة من الأحجار البيضوية الشكل والمتوسطة الحجم او الصغيرة[6]، والكلاب عبارة

---

(1) زيالام: اسمها الحديث بزيخ، تقع أطلالها في محافظة الناصرية قضاء الرفاعي على بعد 290 كم جنوب بغداد، تعرضت الى أعمال التخريب والحفر غير النظامي والموقع بصورة عامة يتألف من ثلاث تلال رئيسة، يعود تاريخه الى العصر الاكدي مرورا بعصر اور الثالثة والعصر البابلي القديم. سالم، خولة معارج خليل، مدن على نهر......، م . س، ص 224 وما بعدها.

(2) الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة.......، م . س، ص 50.

(3) القطبي، مهند عاشور شناوة، مجمع الالهة.......، م . س، ص 143.

(4) الدجيلي، كاظم، "أدوات السفينة".......، م . س، ص 203.

(5) هودجز، هنري، التقنية........، م . س، ص 172.

(6) Bass, G.F. In Sasson.J, M. , Civilizations………,Op.Cit, p. 1428.

عبارة عن خشبة معقوفة الرأس سميت في السومرية (IBIR□ ɘ^{gi}) او (ER.RAB ɘ^{gi})، وفي الاكدية (urinu)[1]. وعرف الوتد الذي يعلق به هذا الجزء الخشبي (الخشبة المعقوفة) او الكلاب بالاسم السومري (IBIR□ ɘ^{gi})[2]، وفي الاكدية (ɘibirru)[3]، اما الجزء المنحني او المقوس من هذا الوتد فقد عرف في السومرية (giɘ KAK.□IBIR) ، ويقابله في الاكدية (sikkat ɘibirri)[4].

7. المزلجة

عندما تعمل السفينة ويكتمل بناؤها في حوض السفن فلا بد من إنزالها الى الماء وهذه هي الحالة الأولى التي تنتقل فيها السفينة من اليابسة الى الماء، اذ ان السفينة تنتقل من اليابسة الى الماء في حالتين هما الأولى إنزالها الى الماء عندما تنتهي أعمال بنائها وهذا ما اشرنا اليه، اما الحالة الثانية فهي عندما تخرج من الماء الى اليابسة لغرض التصليح او الترميم، وبعدما تتم تلك الأعمال تنزل الى الماء ثانية وتجهز لعملية الابحار.

ان الأداة التي تساعد في إنزال السفينة الى الماء في الحالتين هي "المزلجة" او ربما تكون أكثر من واحدة او مجموعة من المزالج وملخص عملها هو ان توضع تحت السفينة لتتدحرج عليها السفينة الى الماء.وبمساعدة الاوتاد الخشبية أحيانآ وجاء ذكرها في ملحمة كلكامش في اللوح الحادي عشر الخاص بقصة الطوفان: [5]

"**وفي ساعة غروب الشمس أصبحت السفينة جاهزة وبدأنا بتحريكها فكانت ثقيلة فأسندناها بالأوتاد، من الأعلى والأسفل فنزلت الى الثلثين في الماء**".

عرفت المزلجة في الاكدية بالصيغة (gurgurru) او (qurqurru)[6]. فضلا عن المزلجة كانت تستخدم قطع خشبية دائرية الشكل للغرض نفسه[7]، وفيما يأتي نقتبس مقطعا

(1) Ibid, p. 127; CDA, p. 426.
(2)Salonen, A. ,Op.Cit, p. 128.
(3) CDA. p. 321; CAD. (□) part-III, p. 377.
(4) Salonen, A. , Op.Cit, p. 128; CDA. p. 322.
(5) دياكونوف، أ.م ؛ ترافيموف، ب.س، ملحمة كلكامش،......، م . س، ص 170 وما بعدها؛ علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان.......، م . س، ص 178.
(6) CDA. p. 96.
(7) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……., Op.Cit., p. 128.

من نص مسماري من العصر الآشوري الحديث من زمن حكم الملك سنحاريب يتحدث عن عمل المزلجة: [1]

“Ultu upia nabaliɘ uɘ□l□ ɘinθtima □er GI□ gur-gu-gi ana id□ ara¡ti ildudu ɘinθti”

الترجمة :

" **هم ينقلوا السفن من اوبس[2] على الأرض اليابسة بوساطة المزلجات لقناة اراختو**"

8. قارب القصب

اما قارب القصب الذي يعد وجوده ضروريا في السفينة فهو لغرض نقل الحمولات من السفن الكبيرة الى الساحل أي الى الميناء وبالعكس، وقد ذكرته النصوص المسمارية بصيغة (GI.MA□.LAL) في السومرية ويقابله في الاكدية (qan malall□)[3].

9. الميزان

أخيراً وليس آخراً، فان الأداة الأخرى المهمة التي توجد على متن السفينة وبالتأكيد لها ضرورياتها في العملية التجارية وهي "الميزان" الذي خصص لوزن الحمولات، وان استخدام الميزان يعد من الأمور المهمة في السفينة وذلك لغرض تنظيم وزن الشحنات والصفقات التجارية. وقد صنعت الأوزان عادة من الحجارة الصلبة والمصقولة ويحفر عليها قيمة الوزن، وغالبا ما عملت تلك الأوزان في بلاد الرافدين على شكل بطة تصلح ريشها بمنقارها، ولا يعرف سبب اختيار شكل البطة لعمل الاوزان[4].

([1]) CAD. (G) p. 136f.

([2]) أوبس: هي من مدن بلاد أكد الشمالية، لقد اختلفت الآراء حول تعيين مكانها ومنهم من أشار الى أنها تقع قرب سلوقية (تل عمر) ومنهم من أشار الى انها موقع" تلول منجور" الواقعة على الضفة اليمنى لنهر دجلة عند التواء رافد العظيم بين سامراء وبغداد . جميل، فؤاد، "أوبس، اين تقع" مجلة سومر، مج 23، ج1 ،2، 1967، ص 157 وما بعدها.

([3]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….., Op.Cit, p. 119.

([4]) هودجز، هنري، التقنية.......، م . س، ص 125.

اما الميزان فكان بسيطا وهو ذو ذراعين متساويين وكفين ولم يعرف من اية مادة صنعت نقطة الارتكاز في الميزان آنذاك وليست لدينا معلومات عن مقدار الدقة التي توفرت في الموازين في ذلك الوقت وحتى في عملية الوزن[1] .

عرف في السومرية بالمقطع (giɘ EREN.MA.LAL)، او (giɘ ERIN)، ويعني "ميزان سفينة الحمولة" اما الصيغة الاكدية فهي (giɘrinnu ɘa malall)[2]، اما كفة الميزان فقد وردت في السومرية بصيغة (giɘ DILI.EREN) ويقابلها في الاكدية (itqurti giɘrinni)[3].

اعتقد ان هذه هي مجموعة المعدات والأدوات التي تتعلق بالسفينة وملحقاتها والتي لا يمكن الاستغناء عنها في أي رحلة نهرية او بحرية.

عرف استخدامها منذ عصر فجر السلالات وحتى نهاية العصر البابلي الحديث وقد سميت في السومرية (UZ muɘen) ويقابلها في الاكدية (usu/ uzu) وهي قريبة من اللفظة العربية "وزة" للمزيد عن بطات الوزن وأشكال الأوزان الأخرى . الدليمي، مؤيد محمد سليمان جعفر، الأوزان في العراق القديم في ضوء الكتابات المسمارية المنشورة وغير المنشورة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2001، ص 15 وما بعدها.

([1])هودجز، هنري، التقينة.......، م . س، ص 125.

([2]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge…….,Op.Cit, p. 128; CDA. p. 94; CAD. (G) p. 107.

([3]) Salonen, A. , Die Wasserfahrzeuge……,Op.Cit., p. 128; CDA. p. 136.

الاستنتاجات والملاحق

الاستنتاجات

الملاحق

اولاً: الخرائط

ثالثا : القوائم

رابعاً: الصور

الاستنتاجات

نستنتج من دراستنا هذه الموسومة:

"وسائط النقل المائية في ضوء النصوص المسمارية حتى سقوط بابل 539 ق.م،

وجود النهرين دجلة والفرات وروافدهما والممرات المائية الأخرى في طبوغرافية العراق القديم قد أدى الى الحاجة، وهي ام الاختراع، لاستخدام السفن ووسائط النقل المائية الأخرى، وأدى بالنتيجة لتطور حرفتي الملاحة والصيد في العراق القديم.

ان وسائط النقل المائية قد أدت دوراً كبيراً في الحياة الاقتصادية بشكل عام وفي النشاطات التجارية بشكل خاص سواء على صعيد النشاط المحلي ام الخارجي، كون المدن العراقية القديمة قد تمتعت بتجارة مزدهرة اعتمدت بشكل أساس على وسائط النقل المائية، ولما لها من موقع جغرافي واستراتيجي مهم كونها تقع على ضفاف الأنهار الرئيسة والفرعية وعلى القنوات المتفرعة منهما، وكان لتلك الوسائط دورها في التبادل التجاري الخارجي مع الأقاليم والبلدان المجاورة، فقد تمكن العراقيون ومن خلال حركة التبادل التجاري الخارجي الحصول على الكثير من المواد الضرورية التي يحتاجونها في الكثير من أعمالهم اليومية سواء على الصعيد الديني ام الدنيوي، فيما يتعلق باحتياجات الفرد اليومية على صعيد البناء والعمران والمواد الغذائية والضروريات الاخرى. والاحتياجات الأخرى للمعابد ولإغراض الطقوس الدينية والاحتفالات وغيرها، وشملت تلك المواد بالدرجة الأساس الأخشاب بأنواعها والمعادن مثل الذهب والفضة والنحاس والأحجار مثل العقيق واللازورد وغيرها، وهذه المواد كانت الحافز الأول وراء نشاط حركة التجارة والملاحة، ولا يسعنا هنا سرد قائمة المستوردات او الصادرات بالمقابل.

كان من بين قائمة المستوردات جملة مواد ضرورية لعملية بناء وسائط النقل المائية مثل السفن والقوارب، على الرغم من ان بعض المواد اللازمة لعملية صناعتها كانت منتجات محلية، الا ان الأخشاب المتينة والقوية ومن النوعيات الجيدة لا تتوافر في بلاد الرافدين،

فكانت على رأس قائمة المواد التي يتم استيرادها. فضلاً عن المعادن التي كانت تستخدم لأغراض التطعيم والزينة لعدة مراكب وسفن للآلهة والملوك.

ولم تقتصر أهمية الوسائط على التبادل التجاري فقط بل كان لها أهميتها في الانتصارات التي حققها ملوك وأمراء العراق القديم من خلال الحملات العسكرية والحربية التي شنوها على الأعداء والمناورات والمطاردات التي قاموا بها في المناطق الساحلية مستخدمين وسائط النقل المائية كافة الصغيرة والكبيرة محاولين بها عبور الأنهار والقنوات ونقل الجنود والأسلحة والمؤن.

نستنتج أيضاً ان استخدام وسائط النقل المائية لم يتوقف عند ذلك القدر بل ان استهلاك الإنسان من الثروة السمكية كمادة غذائية أساسية خاصة لتلك المدن التي تقع عند ضفاف الأنهار كان دافعا أيضا وراء سعي الفرد العراقي والسلطة لتطوير تلك الوسائط وإدامتها وصيانتها وذلك لغرض ديمومتها لوقت او لزمن أطول، من جانب أخر فان الهدايا والقرابين التي تقدم للآلهة والمعابد وفي المناسبات والاحتفالات كانت حافزاً للفرد للقيام بأعمال الصيد النهري والبحري، وتفعيل وسائط النقل المائية لان من الطبيعي ان أعمال الصيد وبالكميات الكبيرة كانت تجري بواسطة السفن الصغيرة والقوارب.

ان امتلاك عدة مدن عراقية قديمة مثل اور واوما وبابل وغيرها للموانئ قد شجع على تنشيط حركة الملاحة وبالنتيجة فان ذلك يرجع الى وجود وسائط نقل جيدة، مما حدى بالسلطة السياسية للاهتمام أكثر بحركة النقل المائي والعمل على تشريع القوانين التي تحفظ حقوق الملاحين والعاملين عليها، فضلاً عن الاهتمام بالطرق وصيانتها والعمل على تأمينها لسلامة وصول الشحنات وإيصال الصادرات.

اهتم العراقيون القدماء بالكثير من الصناعات والحرف الصناعية مثل صناعة المنسوجات ودباغة الجلود وتصنيعها وعدد من الصناعات مثل الصناعات الغذائية وصناعة المشروبات والعصائر والزيوت فضلاً عن الصناعات التي تعتمد على القصب مثل صناعة

السلال والبواري (الحصران) وغيرها من الصناعات، الى جانب المنتجات الزراعية من تمور وحبوب وفواكه ومنتجات الثروة الحيوانية من جلود وأصواف وغيرها، شجع ذلك السلطة السياسية في العراق القديم الى اعتبارها مادة للتبادل التجاري مع البلدان المجاورة مقابل جلب المواد التي تفتقر اليها بلاد الرافدين.

نستنتج أيضا ان الحاجة الى عدد من المواد قد دفعت الفرد العراقي الى القيام اما باستيرادها أحيانا وأما بزراعة الأشجار او النباتات التي تستخلص منها تلك المواد، فعلى الرغم من كون الزيوت في قائمة المواد المستورة، الا انه نجد الاهتمام بزراعة الأشجار والنباتات العطرية، وأشجار النخيل لما لها من أهمية واستخدامات عدة في حياة العراقيين القدماء ولكثير من الأمور، كما هي الحال مع صناعة السفن والزوارق اذ كانت الحبال تعمل من أليافها، ويستخدم الجذوع والسعف في مجالات أخرى.

نستنتج من هذه الدراسة أيضاً ان الفرد العراقي القديم استطاع وبمهارته المتميزة الاستفادة من المواد المتوفرة في الطبيعة وتسخيرها لخدمته، مثل القير والقصب، فالنسبة للقير لم تمنعه المسافات البعيدة لجلب القير الى مختلف المدن العراقية القديمة واستخدامه ليس فقط في صناعة القوارب والسفن بل وفي عدة مجالات أخرى، فقد كان يجلب من مدينة هيت على الفرات وباستخدام السفن والقوارب نزولا الى مناطق جنوب العراق. اما بالنسبة للقصب فهو من النباتات الطبيعية التي تنمو وتتكاثر عند ضفاف الأنهار والقنوات والمستنقعات المائية، فقد أولاها العراقيون اهتمام ولسببين الأول هو تنظيف ضفاف الأنهار والقنوات منها لغرض جعل مسيرة المياه تنساب بحرية، ولان ذلك يعيق حركة القوارب في الأنهار الصغيرة والقنوات، والسبب الثاني هو لغرض استخدامها في عدة صناعات مثل صناعة الحصران والسلال والآلات الموسيقية وأقلام الكتابة وفي أعمال البناء والعمران وغيرها، وكذلك دخلت في صناعة السفن والقوارب، اذ اهتم العراقيون القدماء بالقصب اهتماما بالغاً الى درجة متابعة أعمال قطعه ولفه وحزمه وأعداد العمال وكميات إنتاجهم والمدة التي يستغرقونها في العمل،

وغير ذلك من الأعمال التي أمدتنا النصوص المسمارية (كما اشرنا في متن الرسالة) بمعلومات قيمة عنها.

كان لفكر الانسان في العراق القديم وقوته البدنية السر الحقيقي وراء ازدهار الحياة وتطورها، فقد كان الملاح هو المحور الأساس الذي تستند اليه أمور الملاحة والسفن فهو القائم بما يتعلق بأعمال الملاحة كلها تقريبا، او بعبارة أخرى ما يتعلق بواسطة النقل المائية، وتسييرها وإدامتها، ومع تزايد متطلبات الحياة اليومية وكثرتها فقد تعدد الحرفيون وتنوعوا وبرع كل منهم في مجال عمله المتخصص وزاد اهتمام القصر والمعبد والسلطة السياسية بالحرفيين من حيث تشريع عدد من المواد القانونية لحماية حقوقهم، الى درجة أنهم خصصوا لهم أحياء لممارسة عملهم فضلا عن الكثير من التفاصيل والاعتبارات الأخرى التي ذكرناها في متن الرسالة. اذ نستنتج من هذه الدراسة أيضا مدى المهارة والدقة في انجاز العمل

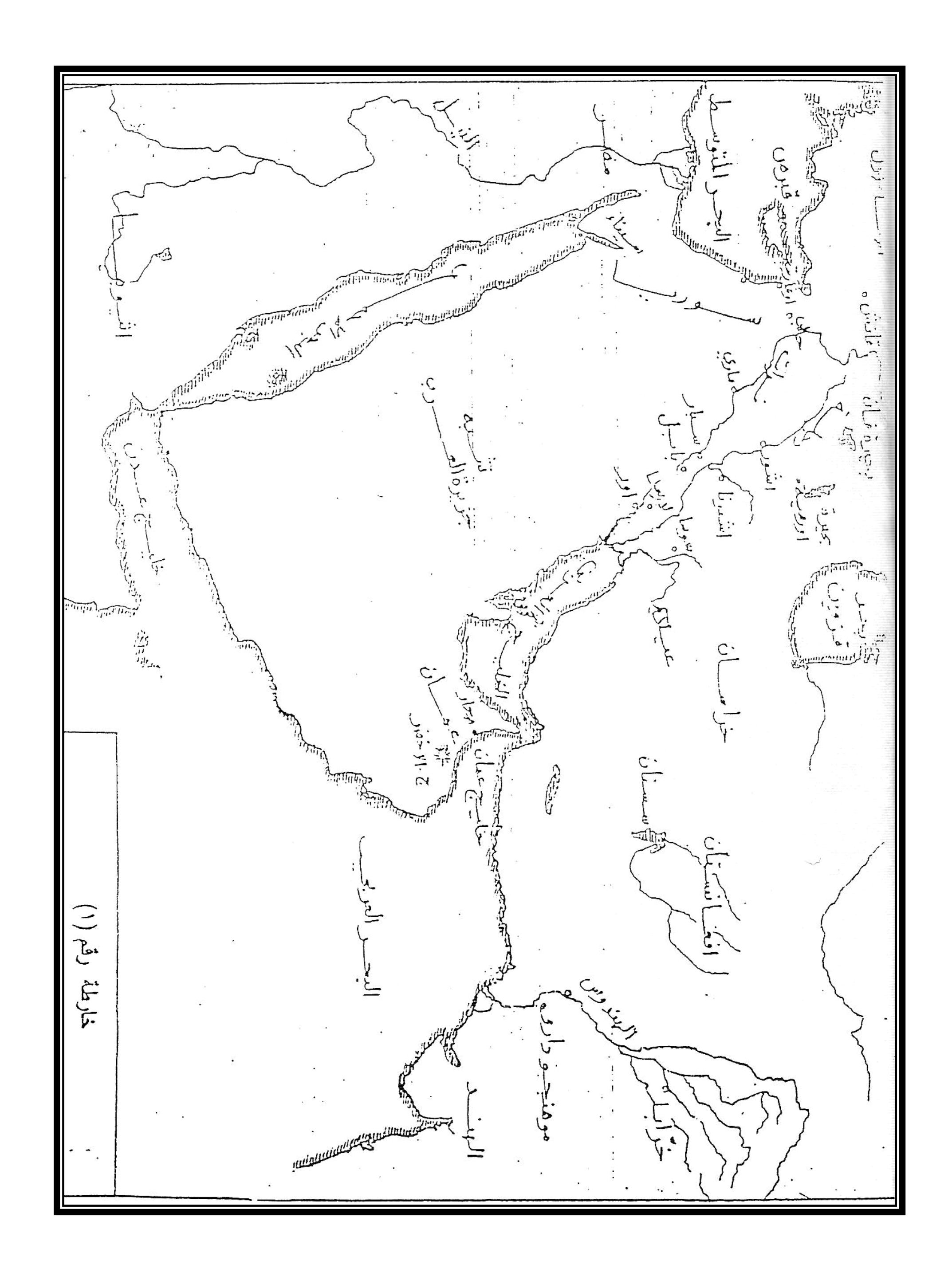
هناك من الأعمال التي تحتاج الى تظافر جهود أكثر من عامل وفني او حرفي كما لاحظنا ذلك في عملية بناء او صناعة السفن والقوارب اذ اجتمعت جهود الملاح وعامل القير وعامل القصب والحداد والنجار والصائغ من اجل الانتهاء الى وسيلة نقل مائية تمخر المياه وتنقل البضائع والمواد الأولية، وتعود بالمواد التي يحتاجها الفرد العراقي ثانية، وكانت الدقة في العمل واضحة من خلال احتساب عدد المواد اللازمة للعمل قبل البدء به اذ لاحظنا قيام الصناع بأعداد قوائم بعدد الألواح الخشبية وأطوالها وقياساتها المطلوبة لبناء سفينة سعة كذا كور، او قائمة بأعداد المسامير الخشبية . او قوائم بكميات الزيوت والقار الذي يحتاجونه وحسب أحجام السفن المطلوب بناؤها، اذ كانت تلك المواد تهيأ وبالأعداد والكميات المطلوبة قبل البدء بالعمل وهذا ما زودتنا به النصوص المسمارية.

لغرض إتمام عملية الشحن والملاحة فقد اوجد العراقيون القدماء مستلزمات ومعدات أخرى لغرض إنزال الشحنات وإيصالها الى الموانئ، ومن تلك المعدات معدات الإنزال والتثبيت لغرض إيقاف السفينة ورسوها، كما عملوا على إيجاد السلالم والحبال والقوارب الصغيرة لغرض نقل الشحنات من السفينة الى الموانئ ومن ثم الى داخل المدن، حتى أنهم

اوجدوا ميزان السفينة لغرض وزن الشحنات والبضائع . كما رفعوا شعار او رمز السفينة لتميزها عن سفن المدن او الدول الأخرى.

نستنتج ايضاً مدى معرفة العراقي القديم بأمور الطقس والمناخ ليتماشى مع حركة الرياح والتيارات المائية ومن اجل ان يخرج بإبحار ناجح ومربح، من دون ان يعرض الواسطة للتلف او للغرق، اذ كانت هناك سفن تبحر مع التيار وأخرى عكس التيار، وهذا ما جعل من الملاحين العراقيين ملاحين مهرة وذوي خبرة. علماً ان عمليات بناء السفن والقوارب قد خضعت لقياسات غاية في الدقة ومتطابقة مع معطيات الطبيعة وخواص البيئة.

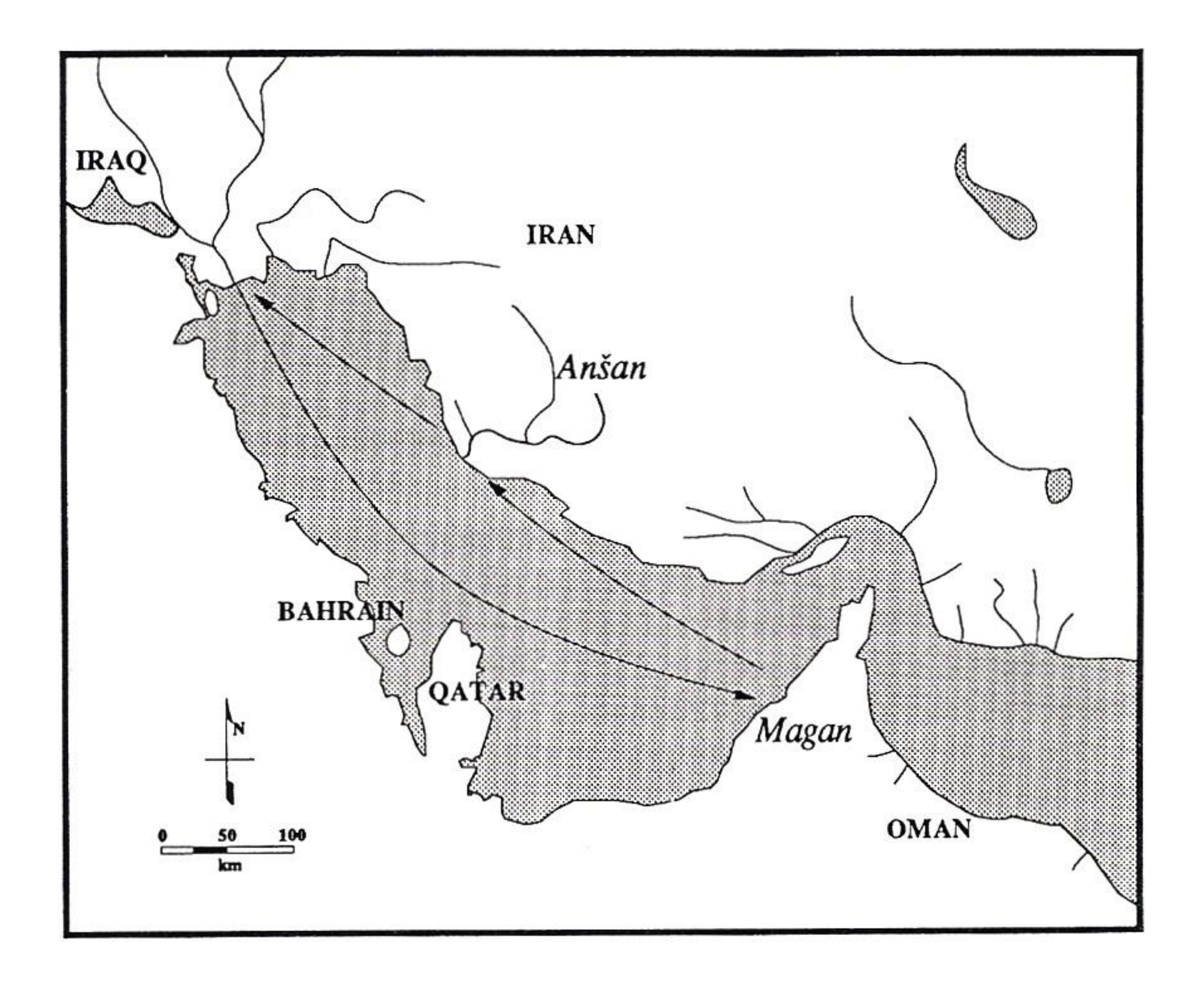
خريطة رقم (1) خريطة تبين موقع بلاد الرافدين من الأقاليم المجاورة



عن:

Leemans, W.F., Foreign Trade in the Old Babylonian Period, Leiden, 1960, p. 160

خريطة رقم (2) خريطة تبين اتجاه سير السفن بين بلاد الرافدين ومنطقة الخليج العربي



عن:

Englund, R. K. Organization Verwaltung der Ur III Fischrei, Berlin, 1990

قائمة رقم (1)

قائمة أسماء السفن حسب الغرض من استخدامها

تسلسل	الاسم في السومرية	الاسم في الاكدية	الاسم في العربية
1.	giɘ MA□.U□	rukubu	سفينة الركاب
2.	giɘ MA□. BAL.RI giɘ MA□-PE□.PE□	elep muttabriti/ muɘtabriti	سفينة الشحن
3.	giɘ MA□.DIRIG.GA	n□biru	العبارة/ الباخرة
4.	giɘ MA□.DIRIG.GA	n□ ¡ iru	العبارة
5.	giɘ MA□.ADDIR	eleppu nebiru	سفينة مستأجرة
6.	giɘ MA□.ADDIR	elep igru	سفينة مستأجرة
7.	giɘ MA□.NI.DUB	maniduppu	سفينة الشحن
8.	giɘ MA□.LAL	malallu	سفينة الشحن
9.	giɘ MA□.□U.KU6	elep bθ'iri	سفينة الصياد/ سفينة الصيد
10.	giɘ MA□.ZU□.SI.GA	elep gizzi	سفينة جز الصوف
11.	□U.GA□.AN.NA. AB.TUM□	elep madθti/ mandti	سفينة الضريبة
12.	giɘ MA□.TIL□.LA	elep muballitti	قارب الانقاذ
13.	giɘ MA□.A□.KI.TI	elep akiti	سفينة الاكيتو
14.		elep qarθbi	سفينة المعركة
15.	giɘ MA□.GID□.DA	elep ɘaddati/ makk□ti/ makk□ti	سفينة سحب

قائمة رقم (2)

قائمة أسماء السفن حسب سعتها

تسلسل	الاسم في السومرية	الاسم في الاكدية	الاسم في العربية
1.	giɘ MA□.5.GUR	elep-5-kurri elep-¡amelti-kurri	سفينة الخمسة كور
2.	giɘ MA□.10.GUR	elep-10-kurri elep-eɘɘerit-kurri	سفينة العشرة كور
3.	giɘ MA□.12.GUR	elep-12-kurri	سفينة الأثني عشر كور
4.	giɘ MA□.15.GUR	elep-15-kurri elep-¡ameɘɘerit	سفينة الخمسة عشر كور
5.	giɘ MA□.20.GUR	elep-20-kurri elep-eɘrɑ-kurri	سفينة العشرون كور
6.	giɘ MA□.30.GUR	elep-30-kurri elep-selɔsɑ	سفينة الثلاثون كور
7.	giɘ MA□.40.GUR	elep-40-kurri elep-erbɑ	سفينة الأربعون كور
8.	giɘ MA□.50.GUR	elep-50-kurri elep-¡anɘɑ	سفينة الخمسون كور
9.	giɘ MA□.60.GUR	elep-60-kurri elep-ɘuɘɘe	سفينة الستون كور
10.	giɘ MA□.90.GUR	elep-90-kurri	سفينة التسعون كور
11.	giɘ MA□.100.GUR	elep-100-kurri	سفينة المائة كور
12.	giɘ MA□.120.GUR	elep-120-kurri	سفينة المئة وعشرون كور
13.	giɘ MA□.150.GUR	elep 150-kurri	سفينة المائة وخمسون كور
14.	giɘ MA□.300.GUR	elep 300-kurri	سفينة الثلاثمائة كور

قائمة رقم (3)

قائمة أسماء السفن حسب حمولتها (أي المواد التي تحملها)

الاسم في العربية	الاسم في الاكدية	الاسم في السومرية	تسلسل
سفينة الحبوب او الشعير	elep ɘe'i	giɘ MA□ - □E	1.
سفينة الطحين	elep qemi	giɘ MA□ - ZID□-DA	2.
سفينة الدقيق الفاخر		giɘ MA□ - NIG□-ɣAR-RA	3.
سفينة الشعير المنقوع في الماء (المعد لعمل الجعة)		giɘ MA□ - BULU□	4.
سفينة الخضراوات		giɘ MA□ - SAR	5.
سفينة البصل	elep ɘumi	giɘ MA□ - □UM□-SAR	6.
سفينة التمر	elep suluppi	giɘ MA□ - ZU□-LUM	7.
سفينة الاعشاب	elep ɘammi	giɘ MA□ - U□	8.
سفينة قوارير الزيت	elep kas(s)iia		9.
سفينة التبن	elep tibni	giɘ MA□ - IN-NU	10.
سفينة القصب	elep qan□	giɘ MA□ - GI	11.
سفينة نوع من القصب	elep k□si	giɘ MA□ - GI-IZI/ ZI	12.
سفينة الاخشاب	elep i□i	giɘ MA□ - GI□	13.
سفينة القار	elep i¿¿i	giɘ MA□ - ESER/ ESER□	14.
سفينة الاجر	elep agurri	giɘ MA□ - SIG□-AL-UR□-RA	15.
سفينة اللبن	elep Lebetti	giɘ MA□ - SI-QA-IG/SIG□	16.
سفينة الاحجار	elep abni	giɘ MA□ - NA□	17.
سفينة الثيران	elep alpi	giɘ MA□ - GUD/GU□	18.
سفينة الخراف	elep immeri	giɘ MA□ - UDU	19.
سفينة اللحم	elep ɘ□ri	giɘ MA□ - □IR	20.
سفينة الاسماك	elep nuni	giɘ MA□ - KU_6	21.
سفينة الحليب	elep ɘizbi	giɘ MA□ -GA	22.

23.	gi϶ MA□ - GE□TIN	elep karθni	سفينة النبيذ
24.	gi϶ MA□ -□E-GI□-I□	elep ϶ama϶϶ammi	سفينة السمسم
25.	gi϶ MA□ - I□-GI□	elep ϶amni	سفينة الزيت النباتي
26.	gi϶ MA□ - I□-KU_6	elep ϶aman nini	سفينة زيت السمك
27.	gi϶ MA□ - SIG□	elep ϶ipati	سفينة الصوف
28.	gi϶ MA□ - ILLAT	elep tillati	سفينة الجند
29.	gi϶ MA□ - □UM	elep ϶umi	سفينة الثوم
30.	gi϶ MA□ - NINDA	elep akali	سفينة الخبز

قائمة رقم (4)

قائمة أسماء السفن حسب منشأها او عائديتها

تسلسل	الاسم في السومرية	الاسم في الاكدية	الاسم في العربية
1.	gi϶ MA□- URIM□-MA	eleppu uritu	سفينة اور
2.	gi϶ MA□-URI□	eleppu akkaditu	سفينة اكدية
3.	gi϶ MA□ - A-USAR□	eleppu a϶϶uritu	سفينة اشورية
4.	gi϶ MA□ - MA□-RI□	eleppu ma'iritu	سفينة ماري
5.	gi϶ MA□-TIL MUN□-NA	eleppu tilmunitu	سفينة دلمون
6.	gi϶ MA□-MA□-KAN□-NA	eleppu makkanitu	سفينة مكان
7.	gi϶ MA□- ME-LUʏ-ʏA□	eleppu melu ¡ ¡ itu	سفينة ميلوخا
8.		elep ¡ atti	سفينة الحثيين

قائمة رقم (5)

قائمة أسماء السفن حسب مظهرها

تسلسل	الاسم في السومرية	الاسم في الاكدية	الاسم في العربية
1.	giэ MA□- GAL	eleppu rab□tu	سفينة كبيرة
2.	giэ MA□- GURɯ-GU-LA	makurru rab□tu	الماجور الكبيرة
3.	giэ MA□- TUR-(RA/RI)	eleppu maturru	سفينة صغيرة
4.	giэ MA□- LUGUD□-(DA)	eleppu kur□tu	سفينة قصيرة
5.	giэ MA□- GID□-(DA)	eleppu ariktu	سفينة طويلة
6.	giэ MA□- SIG-GA	eleppu s□qtu	سفينة ضيقة
7.	giэ MA□-X -X-	eleppu qallatu	سفينة خفيفة
8.	giэ MA□- SAL-LA	eleppu masallu	سفينة واسعة
9.	giэ MA□- MAʏ	eleppu □□ru	سفينة عالية
10.	giэ MA□- tug□ BAR-DIB	eleppu kus□tu	سفينة جديدة
11.	giэ MA□- GIBIL/ GIBIL□	eleppu eээetu	سفينة جديدة
12.	giэ MA□- SUMUN/ LIBIR	eleppu labertu	سفينة قديمة
13.	giэ MA□- BAL-LA	Eleppu r□qu	سفينة فارغة
14.	giэ MA□- SIG□-GA	eleppu mal□tu	سفينة مملوءة
15.	giэ MA□- □U□-A	eleppu ¿eb□tu/ ¿eb□tu	سفينة غارقة
16.	giэ MA□- KALAG/ NAM-KALA-(GA)	eleppu dannatu	سفينة مرممة
17.	giэ MA□. DIM. DUG□. GA	elep ¡areэti	سفينة موثوقة او مثبتة
18.	giэ MA□- UDU-KI-MAʏ-KALA-GA	eleppu ¡arubtu/ ¡erubtu	سفينة تالفة
19.	giэ MA□- GUR-GUR	eleppu qurqurru	سفينة جدا كبيرة

قائمة رقم (6)

قائمة أسماء سفن الآلـهة

تسلسل	الاسم في السومرية	الاسم في الاكدية	الاسم في العربية
1.	giɘ MA□- ˈAN-NA	elep Anu	سفينة آنو
2.	giɘ MA□- ˈBA-U□ / BA-BA$_6$	elep ˈBau	سفينة باؤ
3.	giɘ MA□- ˈEN.ZU/ NU-RI	elep ˈSin	سفينة ننا / سين
4.	giɘ MA□- ˈEN-KI	elep ˈEa	سفينة انكي/ ايا
5.	giɘ MA□- ˈEN-LIL□-LA□	elep ˈEnlil	سفينة انليل
6.	giɘ MA□- ˈINANNA/ INNIN	elep ˈIɘtar	سفينة اينانا
7.	giɘ MA□- ˈNanɘe	elep ˈNanɘe	سفينة نانشة
8.	giɘ MA□- ˈNIN-GAL-LA	elep ˈNingal	سفينة ننكال
9.	giɘ MA□- ˈNIN-GIR□-SU-KA	elep ˈNingirsu	سفينة ننجرسو
10.	giɘ MA□- ˈNIN-LIL□	elep ˈNinlil	سفينة ننليل
11.	giɘ MA□- ˈNIN-URTA	elep ˈNinurta	سفينة ننورتا
12.	giɘ MA□- DINGIR	elep ili	سفينة الهية
13.	giɘ MA□- ID□-DA-ʏE□-DU	elep ˈNabu	سفينة نابو
14.	giɘ MA□- $^{id□}$LU□-RU-GU□	elep ˈNari	سفينة اله النهر
15.	giɘ MA□- KU-A	elep ˈMarduk	سفينة مردوخ
16.	giɘ MA□- NER-GAL□	elep ˈNergal	سفينة نركال
17.	giɘ MA□-ˈUTU	elep ˈɘamaɘ	سفينة شمش
18.	giɘ MA□\ MA□-GUR8-DINGIR-RA	elep makur ili	سفينة ماجور للالهة
19.	giɘ MA□-AB-BA	elep abi	سفينة الالهة
20.	giɘ MA□-AN-NA	elep ɘam□	سفينة السماء
21.	giɘ MA□-GE/GE□-LUM	magelu	نوع من سفن الالهة

قائمة رقم (7)

قائمة أسماء سفن شخصية

تسلسل	الاسم في السومرية	الاسم في الاكدية	الاسم في العربية
1.	giɘ MA□- LUGAL	elep ɘarri	سفينة الملك
2.	giɘ MA□ -GURɯ-ENSI-KA	makur iɘɘakki	ماجور الامير
3.		eleppu ɘa b□l-p□¡θti	سفينة القائد
4.	giɘ MA□ - DUMU-NUN-NA	elep mθr iɘɘakki	سفينة ابن الامير
5.	giɘ MA□ -SUKKAL-MAʏ	elep sukkalma¡¡i	سفينة كبير المفتشين
6.	giɘ MA□ - DUMU-SUKKAL-MAʏ	elep mθr sukkalma¡¡□	سفينة ابن كبير المفتشين

قائمة رقم (8)

قائمة المصطلحات السومرية – الاكدية وما يقابلها في اللغة العربية الواردة في فصول الرسالة

ت	السومرية	الاكدية	العربية	رقم الصفحة
1.	KE□DA / KE□2	raks□ti	جسر عائم	9
2.		rθk□sθ *(NB)*	عمال بناء الجسر	9
3.	KU□.DUɯ.□I.A	elep duɘ□	قربة	9
4.	KU□. BAR-RA	maɘk□ru	قربة	9
5.	GI-GUR.ʏUB□ XX	quppu	قفة	13
6.	GI-GUR.ʏUB□	quppu ɘa ɘ□r	قفة من القصب	13
7.	GUR.ʏUB□.GI. ʏAL.LAT	quppu ¡alla	القفة السلة	13
8.		elep urbati	سفينة (قفة) البردي	13
9.		eleppu ¡allatu	السفينة السلة	13
10.	KELEK	kalakku	كلك	18
11.	GI□.MA□.NA□. DUɯ.□I-A	elep duɘ□	قارب الجلود	18
12.		kibarru	قارب الجلود	18
13.	GI.A.TA/ GI.A.□U□.A	ama/ amu	كلك القصب	19
14.		¡allimθn□ *(NB)*	كلك الخشب	19
15.	GI□.MA□.DUɯ. □I-A	elep ɘa duɘ□	كلك القرب	20
16.	GI□.MA□.DIRIG.GA	maɘak labiɘi/ maɘak labisi	كلك القرب	20
17.	MA□.BAL-AG.A		عبور النهر بالقارب	28
18.	GURU□	e¿lum	عمال كوروش	28

19.	MA□.GID□.DA		سحب القارب	28
20.	MA□.SI-GA		تحميل القارب	29
21.	MA□.BA.AL.LA		تفريغ القارب	29
22.	GI□.MA□	eleppum	سفينة	31
23.		Sapinatu *(NA/NB)*	سفينة	32
24.	$^{\text{giɘ}}$MA□.DIRIG. GA.BA.TIL	eleppu muqqelp□tu	سفينة مع التيار	32
25.	$^{\text{giɘ}}$ MA□.GAB .RU.GU□	eleppu mθ¡ertu	سفينة عكس التيار	33
26.	$^{\text{giɘ}}$MA□.GAB.RI.A.N I		سفينة عكس التيار	33
27.	$^{\text{giɘ}}$ MA□.□Aʏ□.ʏA	eleppu ɘa¡¡□tu	سفينة شراعية	42
28.	EZEN	issinu/ iɘinnu	عيد	53
29.	GIR$_{17}$-ZAL	taɘiltu	عيد	53
30.	EZEN.MA□.NU.RU	taɘiltu elep nuru	عيد السفينة نورو	55
31.	□U-ʏA/KU$_{6}$	ba’iru	صنف القناصة	72
32.	□U-ʏA/KU$_{6}$	ba’iru	صياد السمك	72
33.	UGULA.□U.ʏA .E.NE	(w)akil bai’ri	وكيل الصيادين	72
34.	ZAG-10	eɘertu	ضريبة العشر	72
35.	MA□.LAʏ□	malθ¡u	ملاح	80
36.	LAʏ□	red□	يدفع	80
37.	LU□.GAL.MA□.LA ʏ□.ME□	rab malθ¡i	رئيس الملاحين	81
38.		malθ¡□tu	الملاحة	81
39.	LU□.AD-KID	atkuppu	عامل القصب	86
40.	GI.KU□		قطع القصب	86

41.	KIN	niggallu	منجل	86
42.	LU□.SAG.SUR	kθpiru	عامل القير	87
43.		Sabu naɘ sussulli kiri	عمال مجرفة الكورة	87
44.		sussullu	المجرفة	87
45.	GIR□	k□ru	كورة او فرن	88
46.	E□ER□.E□.A		قير مكرر	88
47.	LU□.A□GAB	aɘkappu	عامل الجلود/ الدباغ/ الاسكافي	90
48.	LU□.TUG□	r□sinu	الدباغ	91
49.	KU□.A.GAR.KU□.A / KU□.NAG.A. KU□.A	risnu	تنقيع الجلد	91
50.	LU□.NAGAR	naggθru	النجار	94
51.	GAL.NAGAR	rab naggθri	رئيس النجارين	94
52.	URUDU-ɘUM-GAM-MA	ɘaɘɘaru	منشار	95
53.	NIG.KI-TAB	imtu	ازميل	96
54.	ʏA.AZ.ZI.IN.NU	¡ assinu	فأس	96
55.	GI	qanu	قصب	98
56.	GI.ZI	kɜsu	قصب اخضر (حلفا)	98
57.	□ID/ GI.□ID		قصب التفشيق	98
58.	GI.□UL.□AR/ GI.□UL.ʏI	qan ɘililli	قصب الفتل	98
59.	GI.DUG/DU_{10}	qanu ¿abu	القصب الجيد	98
60.	GI.DUB	qan ¿uppi	قلم الكتابة من القصب	100
61.	GI.IZI		نوع من القصب	101

62.	U□.NUMUN	urbatu	البردي	103
63.	U□.NINNI□	aɘlu	الأسل	103
64.		¡u□abu *(MA/NA/NB)*	الدغل	103
65.	GI. KID/ GID	kitum	حصيرة القصب	103
66.	GI.SA	kiɘɘum	نوع من الحصران	103
67.	GI□	i□u	خشب	104
68.	LU□.TIR		رجل الغابة	105
69.	LU□.□INIG	aw□l bini	رجل الطرفاء	105
70.	GI□.KIM□	¡ilepu	خشب الصفصاف	106
71.	GI□.MEZ.MA□. GAN.NA	musukɑnu	خشب مكان	106
72.	GI□.□INIG	bɜnu	خشب الأثل (الطرفاء)	106
73.	GI□.MA.NU	□ru	خشب الغار	106
74.	GI□.ERIN.NA	erθnu	خشب الأرز	106
75.	GI□.□UR.MAN	ɘurmenu	خشب السرو	107
76.	GI□.ILDAG□	il¿aqqu	خشب الحور	108
77.	GI□.□U.DIM□.MA□	i□u ɘa eleppi	خشب بناء السفينة	109
78.	KU□	maɘku	جلد	111
79.		duɘu	جلد مدبوغ	111
80.	BA.UG$_6$	mat□	حيوانات مذبوحة	111
81.	RI.RI.GA	miqittu	حيوانات ميتة	111
82.	KU□.MA□□.GAL	maɘku enzu	جلد ماعز	112
83.	KU□.UDU	maɘku immeru	جلد خروف	112
84.	KU□.GU□	maɘku alpi	جلد ثور	112

85.	KU□.AN□E	maɘku im□ru	جلد حمير	112
86.	KU□.BABBAR	maɘku pe/i□□	جلد ابيض	112
87.	KU□.MI(GI$_6$)	maɘku □almu	جلد اسود	112
88.	MA.NA	manu	المنا (وحدة وزن)	112
89.	GIN□	ɘiqlu	الشيقل (وحدة وزن)	112
90.	KU□.BAR	pa-a-ri/ maɘku ɘi¡tu	سلخ الجلد / جلد مسلوخ	113
91.	KU□.A.GAR. KU□.A		تنقيع الجلد	113
92.	KU□.A.GAR.NU. KU□.A		جلد غير منقوع	113
93.	KU□.SIG□.SAR/ KU□.SI.GA.SAR	maɘak ɘipki	جلد منزوع الشعر او الصوف	114
94.	KU□.SIG□	r□su	ضرب الجلد	114
95.	KU□.TAG.GA	amel epiɘ ip-qi-da-a	عامل ضرب الجلد	114
96.	KU□.NI.TAG.GA	¡aɘaɘu	تزييت الجلد	114
97.	IM.SAʏAR.NA□. KUR.RA	aban gab□	حجر الشب	115
98.	GI□.RIN / SIM.RIN	¡uratu	عفص البلوط	115
99.	I□.RI□.NA		لحاء البلوط/ نقيع البلوط	115
100.	LU□ AL.□EG$_6$.GA□	awel/amel □arpi duɘu	صباغ الجلود	116
101.	ESIR / ESIR□	ittu/ i¿¿u	القار	118
102.	KUNIN	kupru	القير الصلب	118
103.		Qiru *(MA/NA)*	القير الطري	118
104.	ESIR□.ʏUR.SAG	itti ɘadi	القير الجبلي	118

105.	ESIR□.ɣAD2.(A)		قير جاف وكثيف	118
106.	GI□.MA□.DUɯ	pe¡□(m) / pe-¡i-tum	عملية تسييع السفينة (الجلفطة)	121
107.	U□.NINNI□	aɘlu	حبل	123
108.	□U.SAR	pitiltum	حبل من سعف/ ليف النخيل	124
109.	GU.□IR□/ GU.KE□DA	patθlum	عملية فتل الحبل	124
110.	□U.SAR.PE□		نوع من الحبال	125
111.	NIG□.PE□.A	ip-ɘu-ɘa□-a-ri	نوع من الحبال	125
112.	E□□.MA□	aɘal eleppi	حبل السفينة	126
113.	E□□.MA□.GID□	aɘal ɘadθdi	حبل جر السفينة	126
114.	E□□.GAL.MA□. GID□		حبل كبير لجر السفينة	126
115.	I□.UDU	lip□	دهن حيوان/عادي	129
116.	I□./ IA□	ɘamnu	زيت/ سمن	130
117.	I□.GI□	ɘamnu	زيت نباتي	130
118.		saman kir□	زيت الحديقة	130
119.	I□.GI□.ERIN	ɘaman erinnu	زيت الأرز	130
120.	I□.SU_{11}.LUM	ɘamnu giɘimmari	زيت النخيل	130
121.	I□.NUN	ɘamnu iɘɘaki	زيت أميري	130
122.	DUG.□AGAN		اوعية خزن الزيت	130
123.	I□.GI□/ IA.GI□	ellu	زيت السمسم / نقي	131
124.	I□ / IA□.□UR.(RA)	ɘa¡it/¿ ɘamni	عصر الزيت	131
125.	GIM□ / GEME.A.□UR	ɘa¡ittu/ ɘa¡i¿¿u	عاملات عصر	131

			الزيت (عصرة الزيت)	
126.	lu□ NI.□UR.ME□	awel ɘa¡i¿ ɘamni	عاصر الزيت	131
127.	DUG.I□.□UR	kannu	آنية عصر الزيت	131
128.	□E.GI□.I□	ɘamɘɘamu	زيت بذرة السمسم	131
129.	□E.GI□.BARA□.AG.A	¡al□u	زيت مصفى	132
130.	SA.BIL.AK	paɘθɘu	تزييت السفن	132
131.	I□.KU$_{6}$	ɘamnu ninu	زيت السمك	132
132.	GER□.AD.KID	patru adkuppi	سكين عامل القصب	134
133.	U.GUR	nam□aru	سكين لقطع الخشب	134
134.	GI□.AD.GI. GAZ.ZA	peten adkuppi	رف عامل القصب	134
135.	URUDU.ʏA. ZI.IN	¡a□innu	فأس حديد	134
136.	GI□.GIN□	pθɘtu	فأس خشبية	135
137.	GI□.GE□.DA.ZU□. LUM.MA(	tu¡ullu	سلة من سعف النخيل	136
138.		sel addupi	سلة عامل القصب	136
139.	GIR□.LAM	kerlammu	نوع من السلال	136
140.	GI.GUR	Panu/ giggurru	نوع من السلال	136
141.	□U.GUR□	ɘugru/ ɘugarr□	نوع من السلال	136
142.	GI□.GE□.DA.ZU□.LUM.MA	tu¡allu	نوع من السلال	136
143.		zabb□lu	نوع من السلال	137
144.	GI.GUR.SAL.LA	Sillu/ kurɘallu	نوع من السلال/ قفة	137
145.	LU□.NIG□.TAG. TAG	epiɘ qappati	حائك السلال	137

146.	ME.DIM□	binθtu	أجزاء السفينة	142
147.	GI□.IGI.MA□/ GI□.KA.MA□	pθn eleppi	مقدمة السفينة	143
148.	GI□.EGER.MA□	arkatu	مؤخرة السفينة	143
149.	SAG.KI/ SAG / ZAG	p□t eleppi	الواجهة الأمامية للسفينة	145
150.	giɘ MA□.SAG.(GA2)	ma¡raɘu/ ma¡ratu	أوتاد تثبيت السفينة	145
151.	giɘ SI.MA□/ giɘ SI.SI.MA□	qarnu/ qaran eleppi	وسط او بهو السفينة	145
152.	giɘDA.MA□	iti eleppi	جوانب السفينة	145
153.	giɘ AD.U□.MA□	ɘidddu/ ɘiddi eleppi	الجانب الطولي للسفينة	145
154.	giɘGAGAR.MA□	qaqqar eleppi	بدن السفينة	146
155.	GUR□	kar□ eleppi	مخزن السفينة	146
156.	giɘ EGAR.MA□	igar eleppi	قعر السفينة	146
157.	NA.GID□-DA	m□raku	الجانب الطولي	147
158.	U□ / GID□.DA	ɘiddu	الجانب الطولي	147
159.	DAGAL	rupɘu	عرض السفينة	148
160.	SAG	p□tu	عرض السفينة	148
161.	SUKUD	m□l□/ m□l□	ارتفاع السفينة	148
162.	GUR	kurru	وحدة قياس السعة	149
163.	GI□.E		نوع من ألواح خشبية	154
164.	giɘ GU□.MUR□	e□en□eru	خشبة الأساس	155
165.	giɘ KIRI.GU□. MUR□	kiskitti	خشبتان جانبيتان	156
166.	GI□TI	□el	خشبة الإطار	156

167.	GI□.EME.SIG.MA□	metenu/ li϶anu ϶apli	خشب أفقي للسفينة	156
168.	GI□.ME□.RE□.ZA	parisu/ ϶□lmθn	أخشاب داخلية للسفينة	156
169.	GI□.DUBBIN. MA□	□upru	أخشاب داخلية للسفينة	156
170.	GI□.NIG□.KA.MA□	mawθli/ mu¡□le	أخشاب داخلية للسفينة	156
171.	GI□ .A.RA.MA□		أخشاب تقوية للسفينة	159
172.	gi϶ AD.MA□ / gi϶ A.DA.MA□	uddi eleppi	عارضة خشبية للسفينة	159
173.	gi϶ U□.MA□	a϶u¡u/ mu¡□le	خشب جوانب السفينة	159
174.	gi϶ ɣUM.MA□	gi϶¡ummu ϶a eleppi	ردم فراغات السفينة	160
175.	gi϶ ME / MA.DIM□.MA□	ma□ar eleppi	خشب سور السفينة	161
176.	GI□.MA□.DU□		خشب بدن السفينة	161
177.	GI□.MA□.DU□.US	tarkullu/ madu϶϶u	دعامات خشبية للسفينة (لوح ثقيل)	161
178.	gi϶ U□.MA□.DU□	u϶mad□	خشب أفقي للسفينة	161
179.	gi϶ GER□.MA□ / MA.DU□	germadu	خشب سطح السفينة	161
180.	gi϶ AM.RA.MA□		خشب داخلي للسفينة	162
181.	gi϶ MA□.GU□.MA□	ma¡θmil	خشب داخلي للسفينة	163
182.	gi϶ BAR.DA.MA□	taritu	خشب الربط للسفينة	163
183.	gi϶ TU.GUL.MA□		خشب بهو السفينة	163
184.	UGU	mu¡ eleppi	السطح العلوي للسفينة	164

185.	giɘ E□.MA□	b□t eleppi	غرفة السفينة	164
186.	giɘ KA□.MA□	bθb eleppi	باب السفينة	164
187.	AN.SAG	□ul□l	سقف السفينة	165-164
188.	AN.DUL□.MA□	andulli eleppi	سقف (السفينة)	165
189.	GI.GUR.SAL.LA/ giɘ GI□□U.MA□	silli eleppi	سقيفة(خيمة السفينة)	165
190.	MAR	zarθt eleppi	خيمة الآلهة للسفينة	165
191.	GI□.GAG.MA□ / GI□.KAK.MA□	sikkat eleppi	مسمار خشبي للسفينة	166
192.	GI□.KAK.SAG. GE□.A.MA2.	ma ¡ rati	مسمار (أوتاد) مقدمة السفينة	166
193.	GI□.GER□.MA□		أوتاد مفاصل السفينة	166
194.	GI□.KAK.A	sikkat me	مسمار خشبي مائي	167
195.	□U.LAL□/ LA□	eleppu lupputtu	سفينة مرممة	169
196.	NIG□.GU□.NA	unut eleppi	معدات السفينة	170
197.	GI□.GI.MU□.K UD.DU	par□su	عصا المردي	171
198.	GI□.GISAL/ GI□.GI.MU□	gisalli/ gimuɘɘi	مجذاف	171
199.	GI□.□IBIR.GI.MU□	□erret gimuɘɘi	حبل المجذاف	172
200.	GI□.GISAL. (GI.MU□)	gisalli gimuɘɘi	عصا المجذاف	172
201.	KERI□.MA□	keritu ɘa eleppi	جر السفينة	172
202.	GI□..MA2. ZI.GAN	sikkθn eleppi	مقود السفينة (السكان)	174
203.	GI□.DUBBIN. ZI.GAN	□upur sikkθni	مسمار المقود (الدفة)	175
204.	GI□.DILI□.ZI.GAN	itqurti sikkθni	راحة المقود	175

205.	GI□.KAK.ZI.GAN	sikkat sikkani	وتد المقود	175
206.	GI□.DIM.GAL	us ¡ amu/ uɘ ¡ amu	كلاب المقود	175
207.	GI□.SUD	gaɘ□ɘu	وتد الكلاب	175
208.	GI□.DIM.GAL / GI□.DIM.GUL GI□.DURGUL / GI□.TAR.GUL	tarkullu/ darkullu terkullu/ derkullu	سارية السفينة	176
209.	GI□.DIM.MA□	Timmu/ dimmu ɘa eleppi	سارية السفينة	176
210.	GI□.AN.NUN.TAR. GUL		أطار خشبي لربط حبال الأشرعة	177
211.	GI□.(I).ZI.AN□E	kubusu	مغارز خشبية	177
212.	GI□.GISAL.AN□E/ AN-TA-TARGUL	nam ¡ a□u	حلقات السارية	177
213.	GI□.AN□E.MA□	im□r eleppi	الجزء العلوي للسارية	177
214.	GI□.DIM.MA□	markas eleppi	حبل السارية الكبير	178
215.	TUG□.□Aʏ□.(ʏA)	ɘa ¡ ¡ u	شراع السفينة	178
216.	TUG□.MA□.GID□.D A		حبل سحب الشراع	178
217.	GI. KID.MA□	bur□ eleppi	حصيرة السفينة	180
218.	GI. KID. DAGAL.MA□	bur□ rapɘu	حصيرة عريضة	180
219.	GI. KID.MA□.(A). □AG□.GA		حصيرة داخل السفينة	180
220.	GI.KID.□U□.MA□/ GI.KID.MA□.□U□/ (□U□.A)	kutummu ana eleppi	حصيرة بدن أو أرضية السفينة	180
221.	GI. KID.MA□.MAʏ/ GI.KID.MAʏ. MA□	bur□ rab□	حصيرة كبيرة	181
222.	GI□.U□.KUN□.MA□	¡ uqi eleppi	سلم السفينة	181

223.	GI□.GU.ZA. MA□.LAʏ□	kuss□ ɘa mala¡i	كرسي الملاح	181
224.	GI□.□U.NER.MA□	ɘurin eleppi	راية أو شعار السفينة	182
225.	GI□.ER	erru□	عمود تثبيت خشبي	182
226.	GI□.ER.KU□/ GI□.ER.DIM	erk□	عمود تثبيت من المردي	182
227.	DELLU	ak□	عمود تثبيت السفينة الكبيرة	182
228.	GI□.DIM / GI□.ER.DIM/ GI□.DIM.DU□.A / GI□.DIM.RA.Aʏ / GI□.DIM.GAL	timmu/ ma¡raɘu/ tarkullu	عمود تثبيت السفينة الكبيرة	182
229.	GI□.□IBIR / GI□.ER.RAB	ur□nu	كلاب مقدمة السفينة	184
230.	GI□.□IBIR	ɘibirru	وتد الكلاب	184
231.	GI□.KAK.□IBIR	sikkat ɘibirri	الجزء المنحني لوتد الكلاب	184
232.	giɘ GUR□.GU.RE.E	qurqurru/ gurgurru	المزلجة	184
233.	GI .MA□.LAL	qθn malall□	قارب القصب (لنقل الشحنة)	185
234.	GI□.ERIN□ / GI□.EREN□.MA□. LAL	giɘrinnu ɘa malalle	ميزان قارب الشحن	186
235.	GI□.DILI□.EREN□	itqurti giɘrinni	كفة الميزان	186

عن:

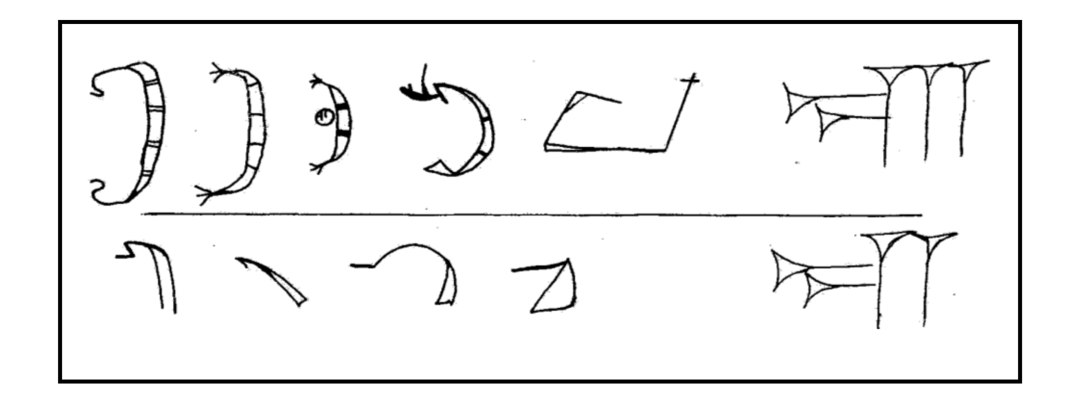
1. الهاشمي، رضا جواد، "الملاحة النهرية في العراق القديم" مجلة سومر، المجلد 37، 1981

2. المتولي، نواله احمد محمود، مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة اور الثالثة في ضوء الوثائق المنشورة وغير المنشورة، بغداد، 2007

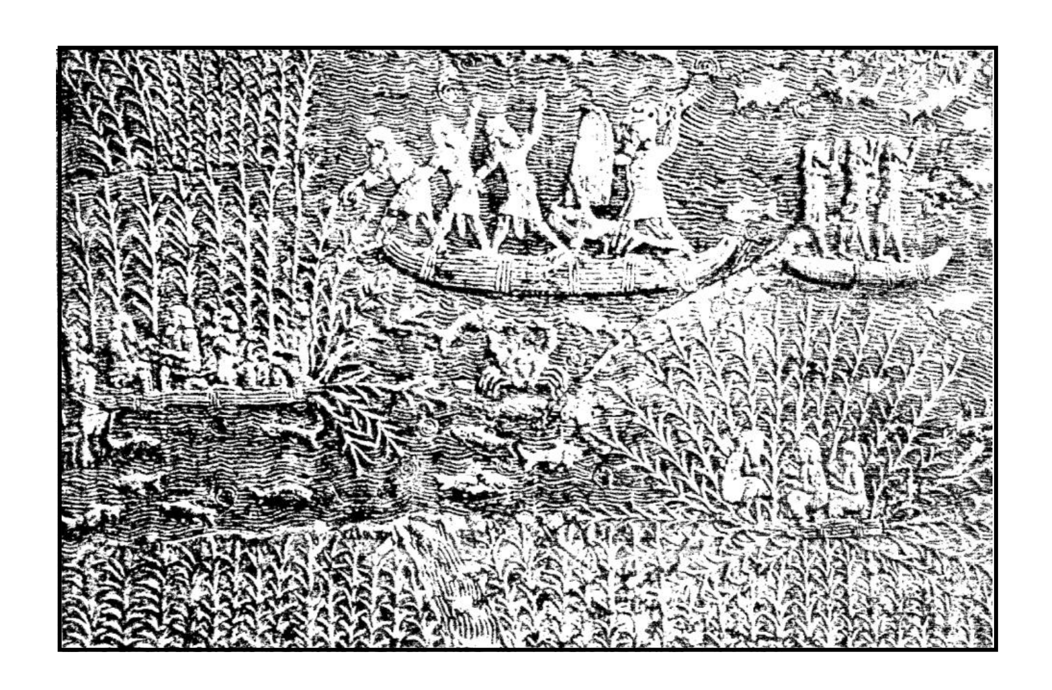
3. The Chicago Assyrian Dictionary, (CAD).
4. Black, J, et-al, A Concise Dictionary of Akkadian, Wiesbaden, 2000, (CDA).
5. Borger, R., Assyrisch- Babylonische Zeihenliste, AbZ, Germany, 1978.
6. Hubner, B & Reizammer,A, Sumerisch- Deutsches Glosser, Band-I & II, Ostern, DG, 1986
   I-IV, MSL, Vol-V, 1957, Vol-VI, 1958, Vol-VII, 1959.
7. Labat, R., Manual D'Epigraphie Akkadienne, MDA, Paris, 1999.
8. Landsberger, B., The Series ᵞAR-ra ¡ubullu Tablets
9. Leemans, W.F., Foreign Trade in the Old Babylonian Period, Leiden, 1960.
10. Salonen, A, Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, Helsinki, 1939.
11. Tinny, S., Index to the Secondary Literature, Philadelphia, 1993.
12. Von Soden, W, Akkadische Handworterbuch, Wiesbaden, (AHw), 1955ff.

الألواح والصور: لوح رقم (1)

مخطط يبين تطور علامة السفينة او المركب

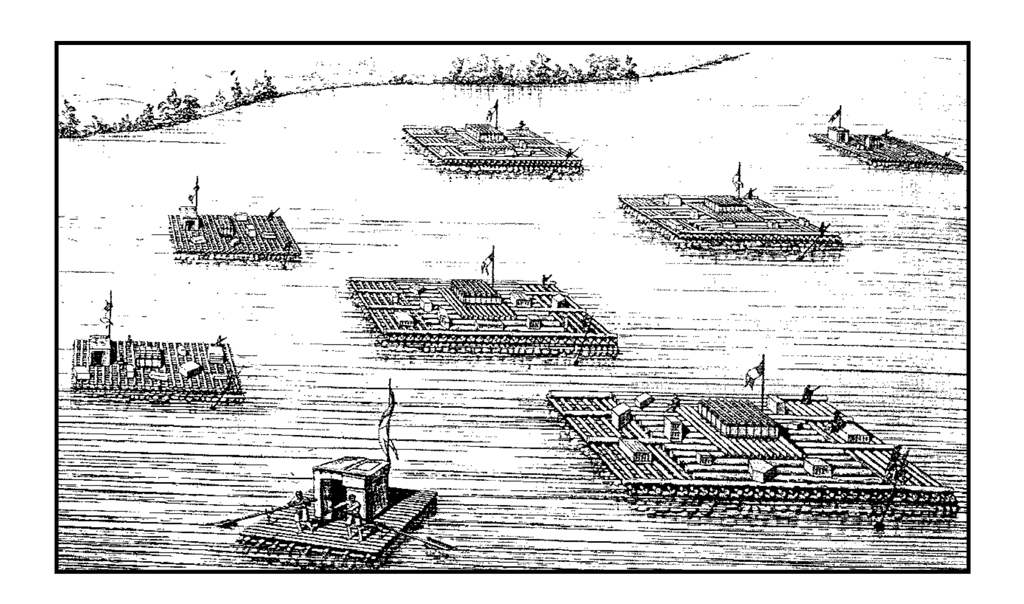


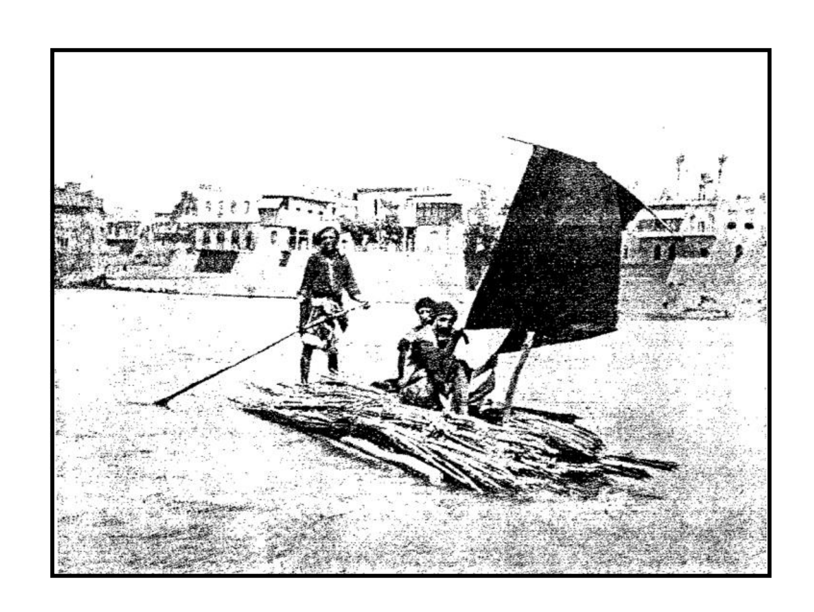
الهاشمي، رضا جواد، مجلة سومر، المجلد 37، الجزء الاول والثاني، 1981



Salonen, A, Die Fischrei im Alten Mesopotamien, (AASF-166), Helsinki, 1970

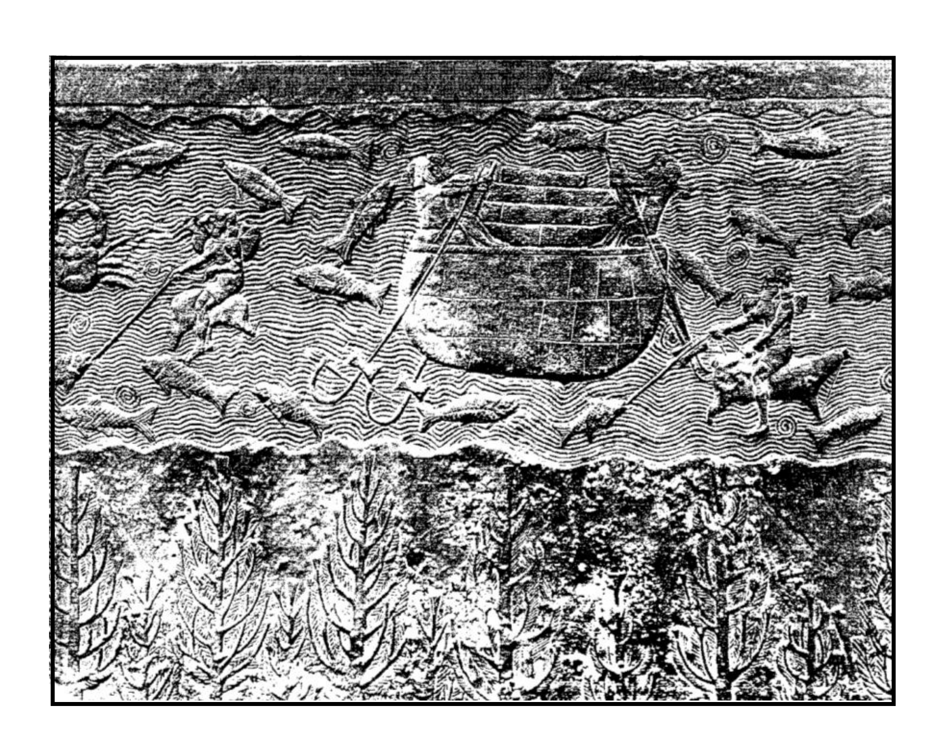
لوح رقم (2)





Salonen, A**,** Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, (StOr-8/4), Helsinki, 1939

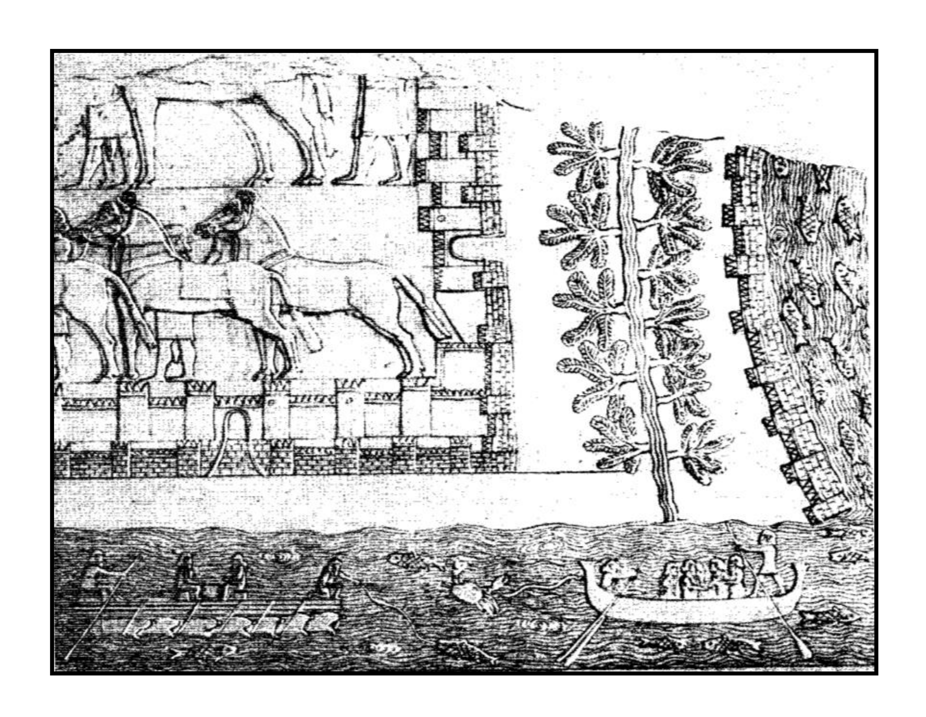
لوح رقم (3)





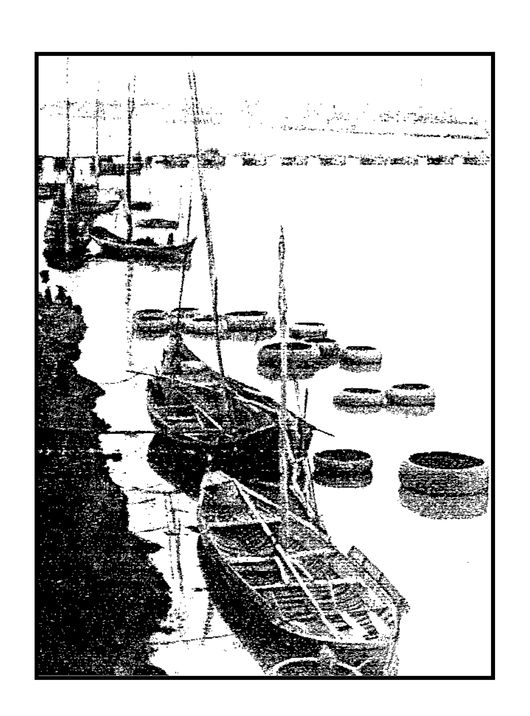
Salonen, A**,** Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, (StOr-8/4), Helsinki, 1939

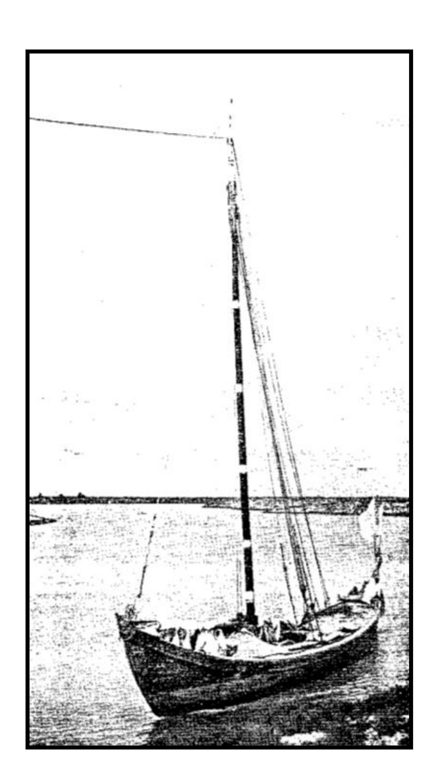
لوح رقم (4)



عن:

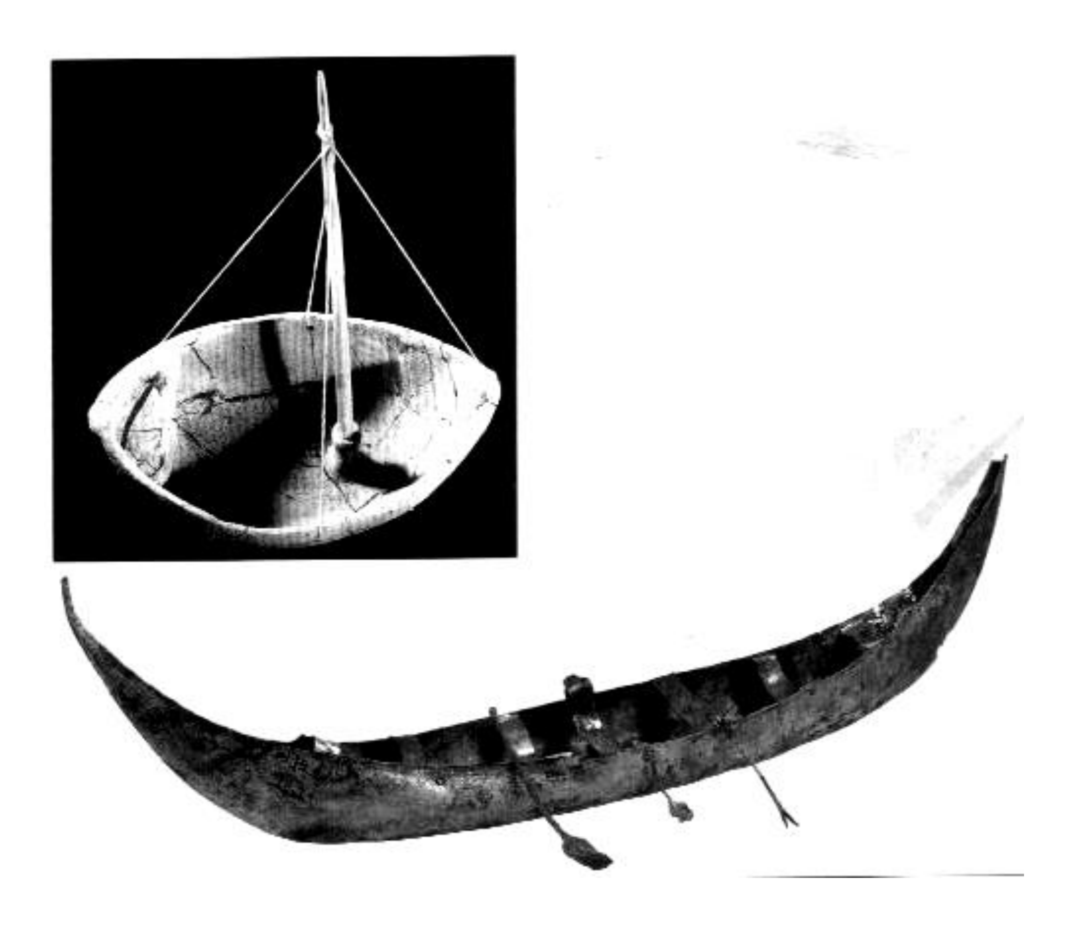
Parpola, S, Letters from Assyria and the West, SAA, Vol-1, Hilsinki, 1987





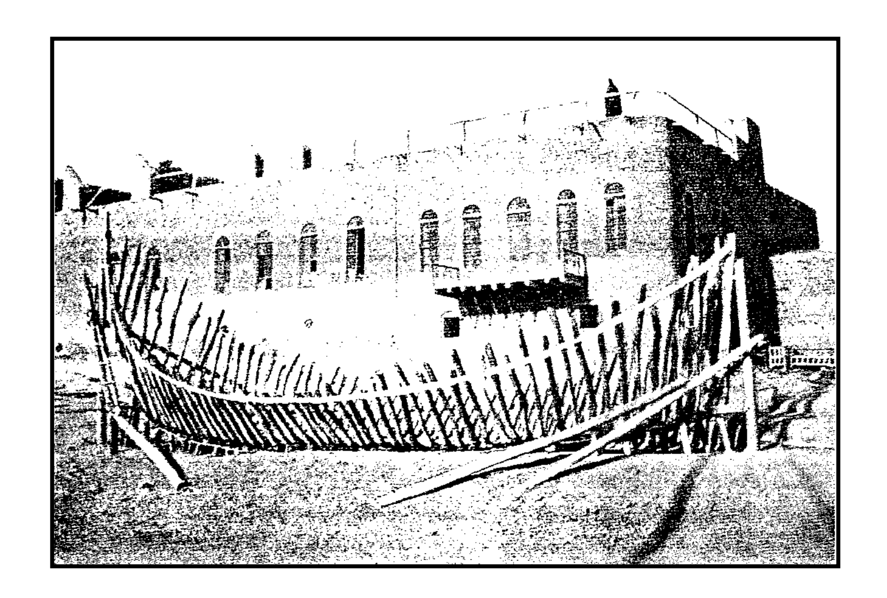
Salonen, A, Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, (StOr-8/4), Helsinki, 1939

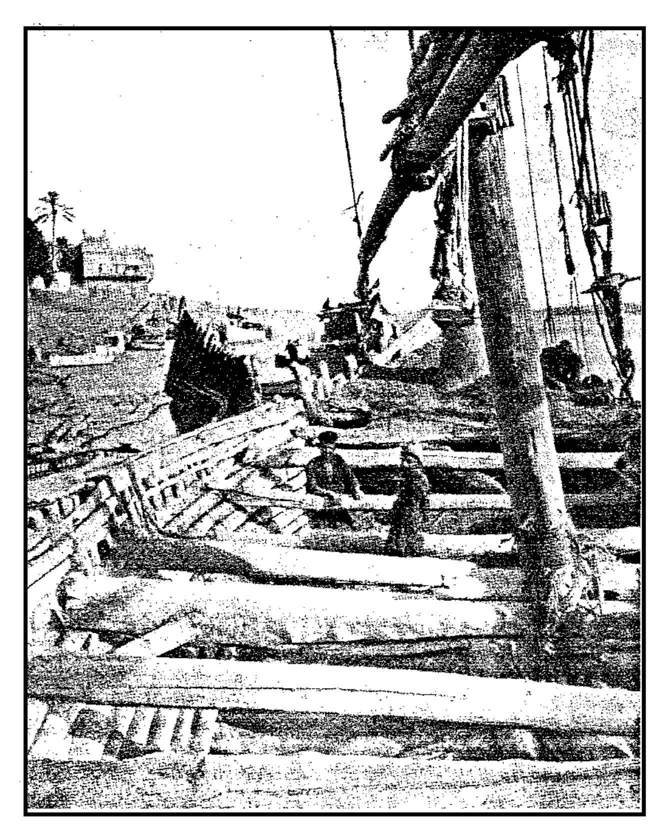
لوح رقم (5)



Roaf, M, Cultural Atlas of Mesopotamia and the Ancient Near East. Spain, 2002.

لوح رقم (6)



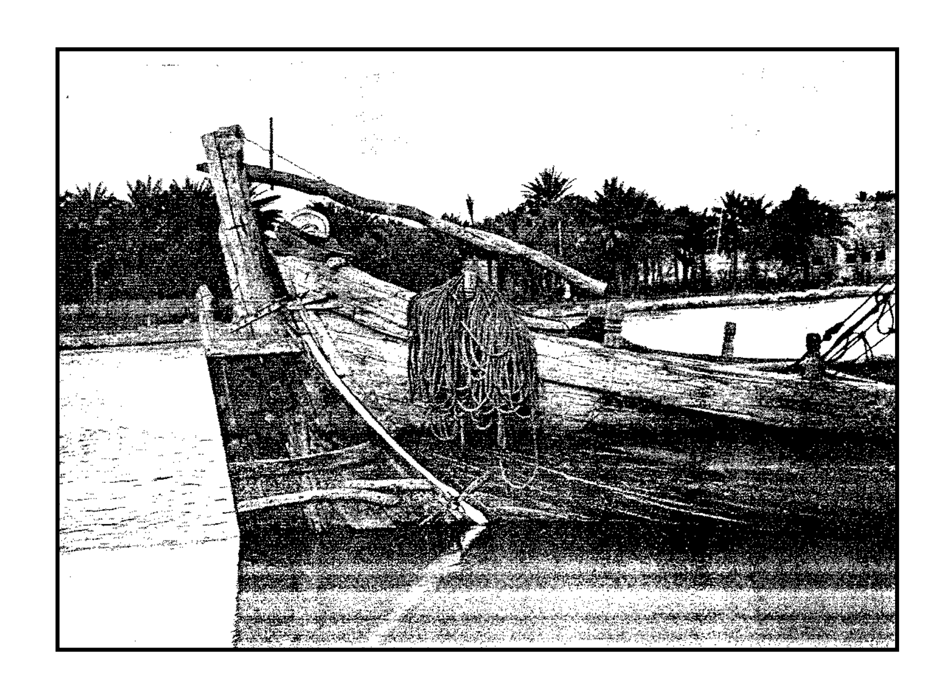


Salonen, A, Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, (StOr-8/4), Helsinki, 1939

لوح رقم (7)



Thesiger, W., The March Arabs, Longmans, 1964



Salonen, A**,** Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, (StOr-8/4), Helsinki, 1939

المصادر والمراجع

المصادر والمراجع العربية
المصادر الأجنبية

المصادر والمراجع العربية

1. القرآن الكريم
2. الكتاب المقدس — كتاب العهد القديم والجديد بيروت، 1996
3. ابن منظور، — لسان العرب المحيط، المجلد الثالث، بيروت،
4. .... — لسان العرب المحيط، المجلد 13، بيروت، 1956
5. أبو الصوف، بهنام — "الكلديون ودور نبوخذنصر القيادي" موسوعة الجيش والسلاح، الجزء الأول، بغداد، 1988
6. احمد، سهيلة مجيد — الحرف والصناعات اليدوية في بلاد بابل وآشور، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2000
7. الأحمد، سامي سعيد — "التجارة"، موسوعة الموصل الحضارية، الجزء الأول، 1991
8. .... — العراق القديم، الجزء الثاني، بغداد، 1983
9. .... — المدخل الى تاريخ العالم القديم، القسم الأول، العراق القديم، الجزء الثاني، بغداد، 1983
10. .... — "الجيش والسلاح في العصر البابلي القديم، موسوعة الجيش والسلاح، الجزء الأول، بغداد، 1988
11. .... — تاريخ الخليج العربي من أقدم الأزمنة حتى التحرير العربي، البصرة، 1985
12. اسماعيل، بهيجة خليل — "الكتابة"، موسوعة حضارة العراق، ج 1، بغداد، 1985،

13. الأعظمي، محمد طه محمد حمورابي 1792–1750 ق.م. بغداد، 1990

14. باقر، طه من تراثنا اللغوي القديم ما يسمى بالدخيل، بغداد، 1980

15. .... ملحمة كلكامش، بغداد، 1986

16. .... مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة الجزء الثاني، بغداد، 1951

17. .... مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة الجزء الأول، بغداد، 1986

18. .... " دراسة في النباتات المذكورة في المصادر المسمارية، مجلة سومر، المجلد التاسع، الجزء ، 1953

19. .... "دراسة في النباتات المذكورة في المصادر المسمارية، مجلة سومر، المجلد الثامن، الجزء الأول، 1952

20. .... مقدمة في أدب العراق القديم بغداد، 1976

21. البدر، سليمان سعدون منطقة الخليج العربي خلال الألفين الثاني والأول قبل الميلاد، ط1، الكويت، 1978

22. بريجارد، ج. ب أساطير بابلية، ترجمة سلمان التكريتي، النجف،1972

23. بصمه جي، فرج الوركاء، بغداد، 1960

24. بليافسكي، ف.أ أسرار بابل، ترجمة: توفيق فائق نصار، دمشق، ط1، 2006

25. بوتس، دانيال تي حضارة وادي الرافدين–الأسس المادية، ترجمة

كاظم سعد الدين، بغداد، 2006

26. بوتيرو، جان، بلاد الرافدين–الكتابة، العقل، الآلهة، ترجمة ألبير أبونا، بغداد، 1990
27. بوستغيت، نيكولاس حضارة العراق وآثاره، ترجمة سمير عبد الرحيم الجلبي، بغداد، 1991
28. البياتي، عادل جاسم "الفرات وأثره في تراثنا الشعري والحضاري"، افاق عربية، العدد الخامس، بغداد، 1979
29. التكريتي، سليم طه "الكلك كيف يصنع ويستخدم للنقل"، التراث الشعبي، العدد 7–12، بغداد، 1971
30. .... الصراع على الخليج العربي، بغداد، 1966
31. الجادر، وليد الحرف والصناعات اليدوية في العصر الآشوري المتأخر، بغداد، 1972
32. .... "صناعة التعدين"، حضارة العراق، الجزء الثاني، بغداد، 1985،
33. .... "صناعة الجلود في وادي الرافدين"، مجلة سومر، المجلد 27، الجزء الأول والثاني، 1971
34. .... "العجلة وصناعة المعادن" العراق في موكب الحضارة، الأصالة والتأثير، الجزء الأول، بغداد، 1988
35. .... "الصناعة"، موسوعة الموصل الحضارية، المجلد الأول، 1991
36. .... "الأزياء والأثاث"، حضارة العراق، الجزء الرابع،

بغداد، 1985

37. .... "صناعة النار" بحث غير منشور

38. جاسم، اسراء عباس مملكة ايبلا وعلاقتها ببلاد الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2003

39. الجبوري، أسماء عبد الكريم النخلة في حضارة العراق القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2000

40. الجبوري، سالم يحيى خلف بعض الوظائف الإدارية في العصر البابلي القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2002

41. الجبوري، صلاح سلمان رميض أدب الحكمة في وادي الرافدين في ضوء النصوص المسمارية، اطروحة دكتوراه منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1999

42. جرك، أوسام بحر الزقورة ظاهرة حضارية مميزة في العراق القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1998

43. جميل، فؤاد "أوبس... أين تقع" مجلة سومر المجلد 23، الجزء الأول والثاني، 1967

44. الجنابي، شيماء صلاح احمد الإله انكي في بلاد الرافدين في ضوء النصوص المسمارية، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2007

45. الجواري، هيثم أحمد حسين عبو نصوص الفأل البابلية في ضوء المصادر المسمارية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة

الموصل، كلية الآداب، 2005

46. الجويراوي، جبار — "صناعة الزوارق في ميسان"، التراث الشعبي، العدد 8–9، بغداد، 1978،

47. الحاج يونس، ريا محسن عبد الرزاق — فجر الحضارة السومرية في ضوء أختام عصري الوركاء وجمدة نصر ، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1998

48. .... — الكتابة على الأختام الاسطوانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1987

49. حازم، حسين يوسف — الملك الآشوري شلمنصر الثالث (859–824 ق.م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2001

50. حبه، فرج — "الكيمياء في العراق القديم"، مجلة سومر، المجلد 25، الجزء الأول والثاني، 1969

51. حبيب، طالب منعم — سنحاريب، سيرته ومنجزاته (704–681 ق.م) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1986

52. حبيب، عبد العزيز — "وسائط النقل النهرية القديمة"، التراث الشعبي، العدد 10–12، بغداد، 1977

53. الحجاج، عبد الحسين مهدي — "صناعة الزوارق في الهوير"، التراث الشعبي، العدد 2–3، 1976

54. الحديدي، احمد زيدان خلف — الملك الآشوري تجلاتبلزر الثالث (745–727 ق.م)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة

الموصل، كلية الآداب، 2001

55. حمدان، حنان شاكر — حنان شاكر، جوديا أمير سلالة لكش الثانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2003

56. الحمداني، ياسر هاشم — وسائط النقل في العراق القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2002

57. حمود، حسين ظاهر — التجارة في العصر البابلي القديم، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الموصل كلية الآداب، 1995

58. حميد، احمد مجيد — نصوص مسمارية من العصر البابلي القديم، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2002

59. خليل، سلمى جلال — الملاحة في نهر دجلة بين بغداد وكرمة علي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1989

60. خليل، غيث حبيب — وادي الرافدين في عصر فجر السلالات، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2004

61. خليف، بشار — مملكة ماري، ط1، دمشق، 2005

62. الدباغ، تقي............ — الفكر الديني القديم، ط1، بغداد، 1992

63. الدجيلي، كاظم — "أسماء ما في السفينة"، لغة العرب، المجلد الثاني، بغداد، 1912-1913

64. .... "السفن في العراق"، التراث الشعبي، العدد3، بغداد، 2007

65. .... "أدوات السفينة، لغة العرب، المجلد الثاني، 1912-1913

66. الدليمي، مؤيد محمد سليمان جعفر — الأوزان في العراق القديم في ضوء الكتابات المسمارية المنشورة وغير المنشورة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2001

67. الدوري، رياض عبد الرحمن امين — اشوربانيبال (669-627 ق.م) سيرته ومنجزاته، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1986

68. دانيال، كلين — موسوعة علم الآثار، الجزء الأول والثاني، ترجمة ليون يوسف، بغداد، 1990

69. دياكونوف، ف ، وكوفالف، س — الحضارات القديمة، الجزء الأول، ترجمة اليازجي، ط 2، 2006

70. دياكونوف، ف — ملحمة كلكامش، ترجمة عزيز حداد، بغداد، 1973

71. الرازي، محمد بن ابي بكر — مختار الصحاح، الكويت، 1983

72. الراوي، شيبان ثابت — اشورناصربال الثاني (883-859 ق.م)، سيرته ومنجزاته، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب 1986

73. .... الطقوس الدينية في بلاد الرافدين حتى نهاية العصر البابلي الحديث، اطروحة دكتوراه غير

منشورة،جامعة بغداد، كلية الآداب، 2001

74. الراوي، فاروق ناصر — "اقتصاد المدينة العراقية القديمة"، المدينة والحياة المدنية، الجزء الأول، 1988

75. .... — "الوثائق المسمارية شواهد على انتصاراتنا في عيلام"، بين النهرين، العدد 34-35، بغداد، 1981

76. .... — "سنحاريب"، الجيش والسلاح، الجزء الأول، بغداد، 1988

77. .... — "التعبئة وأساليب القتال في الجيش الآشوري"، الجيش والسلاح، الجزء الثاني، بغداد، 1988

78. الراوي، مهيب كامل فيح — اثر تطور شبكات الطرق في النمو الحضري لمدينة راوة، رسالة ماجستير غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا، بغداد، 2002

79. رشيد، فوزي — الشرائع العراقية القديمة، بغداد، 1979

80. .... — السياسة والدين في العراق القديم، بغداد، 1983

81. .... — ترجمات لنصوص سومرية ملكية، بغداد، 1990

82. .... — "الطابوق في العراق القديم"، مجلة النفط والتنمية، العدد 7-8، 1981

83. روبسن، أي بابك — "قصة الآثار الآشورية"، التراث الشعبي، العدد الثاني والثالث، 1974

84. الزيباري، اكرم — "نص مسماري غير منشور للملك سنحاريب"، التراث الشعبي، العدد 63-64، بغداد، 1988

85. الزيدي، كاظم عبد الله — بلاد سوخو في الكتابات المسمارية، اطروحة

عطيه — دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2006

86. ساكز، هاري — عظمة بابل، ترجمة عامر سليمان، الموصل، 1979

87. .... — قوة آشور، ترجمة عامر سليمان، بغداد، 1999

88. سالم، خولة معارج خليل — مدن على نهر الايتورونكال في عهود السيطرة الأجنبية للعراق من 539 ق.م وحتى 637 م، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2007

89. السامرائي، عامر رشيد — الصناعات اليدوية في العراق، بغداد، 1970

90. سالم، تقي عبد و عيسى، صلاح نعمان — "التجارة الخارجية في العهد البابلي"، المؤرخ العربي، العدد 35، 1988

91. سعيد، خليل — معالم من حضارة وادي الرافدين، الدار البيضاء، 1984

92. سلمان، حسين احمد — كتابة التأريخ في وادي الرافدين في ضوء النصوص المسمارية، اطروحة دكتوراه منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1996

93. سلطان، يوسف محمد واخرون — جغرافية النقل والتجارة الأولية، البصرة، 1988

94. سليمان، عامر — نماذج من الكتابات المسمارية، الجزء الأول، النصوص القانونية، المجمع العلمي العراقي، 2002

95. .... — القانون في العراق القديم، الموصل، 1977

96. .... — "بلاد عيلام وعلاقتها بالعراق القديم"، آداب الرافدين، العدد 14، 1981

97. .... العراق في التاريخ القديم، موجز التاريخ السياسي، الجزء الأول، الموصل، 1992

98. .... العراق في التاريخ القديم، موجز التاريخ الحضاري، الجزء الثاني، الموصل، 1993

99. .... "النظم المالية والاقتصادية"، العراق في موكب الحضارة، الأصالة والتأثير، الجزء الأول، 1988

100. .... الكتابة المسمارية والحرف العربي، جامعة الموصل،

101. .... "الجيش والسلاح في العصر الآشوري"، الجيش والسلاح، الجزء الأول، بغداد، 1987

102. .... اللغة الاكدية (البابلية_ الآشورية) تاريخها وتدوينها وقواعدها، الموصل، 1991

103. السواح، فراس مدخل الى نصوص الشرق القديم، ط1، دمشق، 2006

104. السوداني، هشام سوداني هشام المواصلات التجارية في العراق 1831–1914، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب 1997

105. سوسه، احمد وادي الفرات ومشروع الحبانية، بغداد، 1944

106. .... تاريخ حضارة وادي الرافدين في ضوء مشاريع الري الزراعية والمكتشفات الآثارية، الجزء الأول، بغداد، 1983

107. .... الري والحضارة في وادي الرافدين، بغداد، 1969

108. الشكري، صباح جاسم "المراكز المدنية من العصر البابلي القديم في منطقة الفرات الأوسط (دراسة في الجغرافيا التاريخية للمنطقة)"، مجلة كلية الآداب، العدد 83، 2008

109. الشهاب، شعبان رجب "الأكلاك مهنة فولكلورية نهرية"، التراث الشعبي، العدد 6–9، بغداد، 1975

110. الشوك، علي الأساطير بين المعتقدات القديمة والتوراة، لندن، 1987

111. الشهواني، أزهار عبد اللطيف احمد عزت اورنمو مؤسس سلالة اور الثالثة (2113–2096 ق.م) رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي للدراسات العليا، بغداد، 2003

112. الصوفي، شذى بشار حسين محمد دباغة الجلود وصناعتها في بلاد الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، الآداب، 2004

113. الطائي، منذر علي قاسم محمد الأسعار والأجور في العصر البابلي القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2004

114. طه، منير يوسف اكتشاف العصر الحديدي في دولة الإمارات العربية المتحدة، بغداد، 1989

115. عباس، منى حسن الدلايات والتمائم في المتحف العراقي من عصور ما قبل التاريخ حتى نهاية فجر السلالات، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1989،

116. .... الجيش والسلاح في العراق القديم منذ فجر السلالات حتى نهاية العصر الاكدي، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1997

117. العبودي، عباس شريعة حمورابي، دراسة مقارنة مع التشريعات القديمة والحديثة، عمان، 2001

118. عبد الله، يوسف خلف "صنوف الجيش الآشوري"، الجيش والسلاح، الجزء الأول، بغداد، 1988

119. .... الجيش والسلاح في العهد الآشوري الحديث (911-612 ق.م)، رسالة ماجستير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1977

120. عبد اللطيف، سجى مؤيد الحيوان في أدب العراق القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1997

121. .... "دور الدلالة في تأصيل الألفاظ السومرية"، دراسة تحليلية"، مجلة كلية الآداب، العدد 83، 2008.

122. علي، فاضل عبد الواحد من ألواح سومر الى التوراة، بغداد، 1989

123. .... الطوفان في المراجع المسمارية، بغداد، 1975

124. .... سومر أسطورة وملحمة، بغداد، 1997

125. .... عشتار ومأساة تموز، بغداد، 1096

126. .... "الأعياد والاحتفالات"، حضارة العراق، الجزء الأول، بغداد، 1985

127. علي، فاضل عبد الواحد وسليمان، عامر عادات وتقاليد الشعوب القديمة، بغداد، 1975

128. علي، قاسم محمد — سرجون الآشوري (721–705 ق.م) ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1983

129. علي، ياسمين عبد الكريم محمد — الأثاث في العصر الآشوري الحديث 911–612 ق.م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2004

130. غالب، عارف احمد إسماعيل — صلات العراق بشبه جزيرة العرب (من سنة 1000 ق.م) حتى سنة 539 ق.م) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1992

131. غزالة، هديب — الدولة البابلية الحديثة (626–539 ق.م) ، دمشق، 2001

132. الفتيان، احمد مالك — نظام الحكم في العصر الآشوري الحديث، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1991

133. فرانكفورت، هنري وآخرون — ما قبل الفلسفة، ترجمة جبرا إبراهيم جبرا، بغداد، 1980

134. الفؤادي، عبد الهادي — "رحلة اينانا الى اريدو"، مجلة سومر، مج 27، ج1–2، 1971

135. الفيومي، احمد بن محمد بن علي المقري — المصباح المنير، الجزء الأول والثاني، بيروت، 1978

136. القطبي، منهد عاشور شناوة — مجمع الآلهة في حضارة وادي الرافدين في ضوء النصوص المسمارية، رسالة ماجستير غير

منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2000

137. كجه جي، صباح اسطيفان الصناعة في تاريخ وادي الرافدين، بغداد، 2002

138. كريمر، صموئيل نوح السومريون، تاريخهم وخصائصهم، ترجمة فيصل الوائلي، الكويت، 1973

139. .... الأساطير السومرية، ترجمة يوسف داود عبد القادر، بغداد، 1971

140. .... من ألواح سومر، ترجمة طه باقر ومراجعة احمد فخري بغداد، 1956

141. كونتينو، جورج الحياة اليومية في بلاد بابل وآشور، ترجمة: سليم طه التكريتي، بغداد، 1986

142. القيسي، باهرة عبد الستار احمد معالجة وصيانة الآثار، بغداد، 1981

143. لابات، رينيه "المعتقدات الدينية في بلاد وادي الرافدين، تعريب ألبير أبونا ووليد الجادر، بغداد، 1988

144. لابات، رينيه وآخرون سلسلة الأساطير السورية، ترجمة مفيد عرنوق ط2، دمشق، 2006

145. ليفي، مارتن الكيمياء والتكنولوجية الكيميائية في وادي الرافدين، مترجم، بغداد، 1980

146. المتولي، نواله احمد محمود مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة اور الثالثة في ضوء الوثائق المنشورة وغير المنشورة، بغداد، 2007

147. .... اوما (جوخه) تنقيبات الموسمين الأول والثاني

1999-2000، بحث غير منشور مقدم الى مجلة سومر.

148. .... "مجاري الأنهار القديمة في السهل الرسوبي في ضوء الوثائق المسمارية والمسوحات الأثرية"، مجلة كلية الآداب، العدد 72، 2006

149. محمد، عباس جبار "حرفة صيد الأسماك، التراث الشعبي، العدد 10، بغداد، 1979

150. مجموعة من كبار علماء التاريخ والآثار أضواء جديدة على تاريخ وآثار بلاد الشام، مترجم، ط1، دمشق، 1989

151. مدني، علاء محمود "صناعة السفن والمراكب التقليدية"، التراث الشعبي، العدد 7-9، بغداد، 1978

152. مصطفى، ابراهيم، وآخرون المعجم الوسيط، ج 1، بدون سنة طبع، سوريا

153. منصور، ماجدة حسو الصلات الآشورية الآرامية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1995

154. موسى، مريم عمران الفكر الديني عند السومريين في ضوء المصادر المسمارية، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1996

155. ناجي، عادل "الأختام الاسطوانية"، حضارة العراق، الجزء الرابع، بغداد، 1985

156. النجفي، حسن معجم المصطلحات والأعلام في العراق القديم، بغداد، 1982

157. النصر، ياسين "صناعة الأخشاب في البصرة" التراث الشعبي، العدد الثاني، 1969

158. النقشبندي، علي السيد ناصر — "صيانة وترميم الجلد والرق"، مجلة سومر، المجلد 52، الجزء الأول والثاني، 2003–2004

159. نيبور، كارستن — رحلة نيبور الى العراق، ترجمة محمود حسين الأمين، بغداد، 1965

160. النعيمي، راجحة خضير عباس — الأعياد في حضارة وادي الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1976

161. الهاشمي، رضا جواد — "الملاحة النهرية في العراق القديم" مجلة سومر، المجلد 37، 1981

162. .... — اثار الخليج العربي والجزيرة العربية، بغداد، 1984

163. .... — "دور نهر الفرات في الامتدادات الحضارية لبلاد وادي الرافدين"، مجلة بين النهرين، العدد 44، 1983

164. .... — "التجارة"، حضارة العراق، الجزء الثاني، بغداد، 1985

165. .... — " النشاط التجاري القديم في الخليج العربي وآثاره الحضارية"، المؤرخ العربي، العدد 12، 1980

166. .... — "العلاقات الحضارية بين بلاد وادي الرافدين ومنطقة الخليج العربي"، مجلة آفاق عربية، العدد 9، 1982

167. .... — "وحدة العناصر الحضارية في الخليج العربي في ضوء المكتشفات الأثرية"، مجلة بين النهرين، العدد 27، 1979

168. .... — "جوانب من تاريخ الخليج العربي القديم في ضوء المصادر القديمة"، المجلة التاريخية، العدد 4،

1975

169. .... المدخل لآثار الخليج العربي، بغداد، 1980

170. هودجز، هنري التقنية في العالم القديم، ترجمة رندة قاقيش، الأردن، 1988

171. الهيتي، قصي منصور عبد الكريم عبادة الإله سين في حضارة بلاد الرافدين، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1995

172. الهيتي، مشتاق احمد غربي العيون القيرية في قضاء هيت واستثماراتها"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 2005

173. الهيتي، يوسف يعكوب مصلح قضاء هيت دراسة في الجغرافية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، 1988

174. الهيتي، صالح فليح حسن "طريق القير الى بابل، دراسة في الجغرافية التأريخية، الجمعية الجغرافية، العدد 23، 1989

175. هيرودوتس تاريخ هيرودوتس الشهير، ترجمة حبيب أفندي، المجلد الأول، بيروت، 1886-1887

المصادر الاجنبية

1.	Alster, B.	Proverbs of Ancient Sumer, Vol-I, Bethesda, 1997
2.	Astour, M. C.	"Over Land Trade Routes in Ancient Western Asia", In Sasson, J.M., Civilizations of the Ancient Near East, Vol-3 & 4, New York, 1995
3.	Barton, G.A.	The Royal Inscriptions of Sumer and Akkad, New Haven, 1929
4.	Bass, G. F,.	Sea And River Craft in the Ancient Near East, In Sasson, J. M. Civilizations of the Ancient Near East, Vol-3 & 4, New York, 1995
5.	Black, J, et-al	A Concise Dictionary of Akkadian, Wiesbaden, 2000, CDA
6.	Borger, R.	Assyrisch- Babylonische Zeihenliste, AbZ, Germany, 1978
7.	Bottero, J,	Every Day Life in Ancient Mesopotamia, Maryland, 2001
8.	Cohen, M.E.	The Cultic Calendar of the Ancient Near East, Bethesda, 1993
9.	Crawford, V. E.	Sumerian Economic Texts from the First Dynasty of Isin, BIN, Vol-IX, New Haven, 1954
10.	Driver & Miles	The Babylonian Laws, Vol-1&2, Oxford, 1960
11.	Edzard, D.O. et-al	Die Orts und Gewassernamen der Prasargonischen und Sargonischen Zeit. RGTC, Vol-I, Wiesbaden, 1977
12.	Edzard, D.O.	Gudea and His Dynasty, Toronto, 1997
13.	Ellacott, S. E.	Wheels on the Road, London, 1971
14.	Englund, R. K	Organization Verwaltung der Ur III Fischrei, Berlin, 1990

15. Figulla, H.H. — Business Documents of the New-Babylonian Period, UET, Vol-IV, Pennsylvania, Philadelphia, 1949

16. Fish, T. — “Seasonal labour according to GURU□ texts from Umma”, MCS, Vol-4, 1954

17. ………….. — “Umma Tablets Concerning KU□”, MCS, Vol-6, No.2, 1956

18. Forbes, R,J — Studies in Ancient Technology, Vol- I, 1955

19. …………. — Bitumen and Petroleum in Antiquities, 1936

20. Foster, B, R — The Epic of Gilgamesh, Yale University, 2001

21. ………….. — “Commercial Activity in Mesopotamia”, Iraq, Vol-39, 1977

22. Foxvog, D — “A Summery of non-Sealed Assignments from Umma”, ASJ, Vol-8, 1986

23. Frame, G — Rulers of Babylonia (1157-612 BC) RIM, Vol-2, London, 1995

24. Frayn, D, — Sargonic and Gutian Period (2334-2113 BC), (RIM), Vol-2, London, 1993

25. ………… — Old Babylonian Period (2003-1595 BC), RIME, Vol-4, London, 1990

26. …………. — Ur III Period (2112-2004 BC), RIM, Vol-3/2, London, 1997

27. Fuchs, A & Parpola, S. S — Letters from Babylonia and the Eastern Provinces, SAA. Vol-XV, Helsinki, 2001

28. Gadd, C.J.& Legrain, L — Royal Inscriptions, UET, Vol-I, London, 1928

29. Goddeeris, A — Economy and Society in Northern Babylon in the Early Old Babylonian Period (2000-1800 BC), Paris, 2002

30. Goetze, A, — “A Survey of Girsu (Telloh) Region”, Sumer, Vol-25, 1969, p. 103ff

31.	Gomi, T	“On the Critical Economic Situation Early in the Reign of Ibbisin”, JCS, Vol-36, 1984
32.	Gordon, E,I	Sumerian Proverbs, Glipses of every Day Life in Ancient Mesopotamia, Philadelphia, 1959
33.	Grayson, A.K.	Assyrian Royal Inscription, Vol-2, Wiesbaden, 1976
34.	Grayson, A,K.	Assyrian Rulers of the Early First Millennium B, Vol-I, (1114-859 BC), RIMA, Vol-2, London, 1991
35.	…………	Assyrian Rulers of the Early First Millennium BC.,Vol-II, (858-745 BC), RIMA, Vol-3, Toronto, 2002
36.	Groneberg, B.	Repertoire Geographique des Texts Cuneiforms, Band-3, Die Orts- und Gewassernamen der altbabylonischen Zeit, Wiebaden, 1980.
37.	Hacman, G.G.	Temple Documents of the Third Dynasty of Ur from Umma, BIN, Vol-V, New Haven, 1937
38.	Heimple, W	“Magan”, RLA, Vol-7, Berlin, New York, 1987-1990
39.	Horsnell, M	The Year-Names of the First Dynasty of Babylon, , 1999
40.	Hourani, G.F.	Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieral Time, New Jersey, 1951
41.	Hubner, B & Reizammer,A	Sumerisch- Deutsches Glosser, Band-I & II, Ostern, □DG, 1986
42.	Jacobsen, Th,	‘The Water of Ur”, Iraq, Vol-22, 1960
43.	Kats, D	Gilgamesh and Akka, Groningen, 1993
44.	Keiser C, E	Selected Temple Documents of the Ur Dynasty, YOS, Vol-4, New Haven, 1919
45.	Kramer, S.N,.	“Commerce and Trade- Gleanings from Sumerian Literature”, Iraq, Vol-

		39, 1977
46.	Kutscher, R,	"A Torchlight Festival in Lagaɘ", ASJ, Vol-5, 1983
47.	Labat, R	Manual D'Epigraphie Akkadienne, MDA, Paris, 1999
48.	Langdon, S.	Sumerian Liturgical Texts, Philadelphia, PBS, Vol-X/II, 1917
49.	Landesberger, B	The Series ϒAR-ra ¡ubullu Tablets I-IV, MSL, Vol-V, 1957, Vol-VI, 1958, Vol-VII, 1959.
50.	Leemans, W.F	Foreign Trade in the Old Babylonian Period, Leiden, 1960
51.	………………	The Old Babylonian Merchants, Leiden, 1950
52.	……………..	"The Importance of Trade", Iraq, Vol-39, 1977
53.	…………….	"Hammurapi's Babylon, Center of Trade, Administration and Justice", Sumer, Vol-41, part 1&2
54.	Legrain, L	Business Documents of the Third Dynasty of Ur, UET, Vol-III, London, 1947
55.	Limit, H	"Les Schemas du Commerce Neo-Sumerian", Iraq, Vol-39, 1977
56.	Loding, D.	Economic Texts from the Third Dynasty, UET, Vol-IX, Pennsylvania, Philadelphia, 1976
57.	Lotz, H.F.	Early Babylonian Letters from Larsa, YOS, Vol-2, New Haven, 1917
58.	Lukenbill, D,D	Ancient Records of Assyrian and Babylonian, Vol-2 , New York, 1968
59.	………………	The Annals of Sennachrib, OIP, Vol-2, Chicago, 1924
60.	Macoueen, J.G,	Babylon, London, 1964
61.	Nemet-Nejat, K.R	Daily Life in Ancient Mesopotamia, Hendrickson, 2002
62.	Olmstead, A.T.	Historyn of Assyria, Chicago, 1960

63. Oppenheim, A,L "The Seafaring Merchants of Ur", JAOS, Vol-74,

64. ………… Catalogue of the Cuneiform Tablets of the Willberforce Eames Babylonian Collection, Eames Collection, AOS, Vol-32, New Haven, 1948

65. …………… The Domestic Animals of Ancient Mesopotamia", JNES, Vol-4, 1945

66. Osten-Sacken, E.V.D. "Netz, B, in der Bildkunst", RLA, Vol-9, Berlin, New York, 1998-2001

67. Parpola, S Letters from Assyria and the West, SAA, Vol-1, Hilsinki, 1987

68. Parpola, S & Watanabe, K Neo-Assyrian Treaties and Loyalty Oaths, SAA, Vol-2, Hilsinki, 1988

69. Potts, T, Mesopotamia and the East, Oxford, 1998

70. Postgate, N Early Mesopotamian Society and Economy at the Down of History, London, 1999

71. Postgate, N & Martin, W.J Letters and Documents of the Old Babylonian Period, UET, Vol-V, Pennsylvania, Philadelphia, 1953

72. Powell, M.A, "Sumerian Merchants and the Problem of Profit", Iraq, Vol-39, 1977

73. Robertson, J, "The Internal Structure of Old Babylonian Nippur", JCS, Vol-36. 1984

74. Roaf, M. Cultural Atlas of Mesopotamia and the Ancient Near East. Spain, 2002

75. Safar, F & Mustafa, M Eridu, Baghdad, 1982

76. Salonen, A Die Fischrei im Alten Mesopotamien, (AASF-166), Helsinki, 1970

77. .... Die Wasserfahrzeuge in Babylonien, (StOr-8/4), Helsinki, 1939

78. ………… "Holz", RLA. vol. 4, Berlin, 1972-1975, p. 453ff

79. Sigrist, M "Le Travaildes Cuirs et Peaux a

		Umma sous la dynastie d' Ur", JCS, Vol-33, No,3-4, 1981
80.	Sigrist, M & Damerow, P	Mesopotamian Year Names, Neo-Sumerian and Old Babylonian Date Formulae, http://ucla.edu/tools/yearnames/yn_index.html
81.	Thesiger, W.	The March Arabs, Longmans, 1964.
82.	Singer, C et-al	A History of Technology, Vol-1&2, Oxford, 1956
83.	Snell, D	"The Activities of Some Merchants of Umma", Iraq, Vol-39, 1977
84.	Sollberger, E	The Business and Administrative Correspondence under the Kings of Ur, TCS, Vol-I, New York, 1966
85.	Stol, M	"Leder", RLA, Vol-6, Berlin, New York, 1980-1983, p. 527-543
86.	Tinny, S	Index to the Secondary Literature, Philadelphia, 1993
87.	Unstead, R.J.& Forman, w.f	The Assyrians, London, 1980
88.	Van De Mieroop, M	"Reed in Old Babylonian Texts from Ur", BSA, Vol-6, 1992
89.	…………..	The Ancient Mesopotamian City, Oxford, 1997
90.	Von Soden, W	Akkadische Handwhrterbuch, Wiesbaden, AHw, 1955ff
91.	…………..	The Ancient Orient An introduction the Study of the Ancient Near East, U.S.A, 1994
92.	Wilheim, G,	"Eine Neu Sumerische Urkunden zur Beepferung Verstorbener Khnige", JCS, Vol-24, 1972

Abstract

The location of Iraq between Mediterranean See and the Arabian Gulf, had a great role in trade and of goods exchange between east and west passing by Assyria and Babylonia, this movement was increased due to the availability of water transport means which were cheep, the land transport was in use, there were many factors gathered and encouraged the inside and foreign trade with other countries and interior regions, trade became one of the fundamental piles on which the economic life in Mesopotamia depended on, the foreign trade had not only trace in the economical life, but also it had trace in the transporting of the elements of the ancient Iraqi civilization to the neighboring countries.

To make communication with foreign countries easy, there must be good and suitable transporting means providing security to the trade roots, and ancient Iraqis' provided water and land transporting means to move the imports and the exports, and the water transportation means were the most suitable means, especially for the bulk goods, these means were used in ancient canals and rivers especially in the Euphrates as well as in the Arabian Gulf.

Mesopotamia has many water resources on its lands like Tigris and Euphrates with their branches, canals, marches, these water areas were the most suitable for transporting easily where above of fare lake in the areas. For the existence of many water areas especially in the middle and south of the country and in the flood seasons.

Ancient Iraqi people developed water Transporting means from early times where they used to sail boats, loaded by goods and the food however ships were in different size, catamarans, rafts and scuttles were also in use, people made business with many countries to obtain the raw materials, the Arabian Gulf areas (Delmun, Magan and Melu¡¡**a)** took trade as a way in life by he work of trade, And this is proved by the excavations which took place in a number of the Arabian Gulf centers they were mentioned

by Cuneiform Texts especially during the third and second millennium BC.

Ancient Iraqis used their own skills to innovate the simplest water transporting i.e. trunks developing them into catamarans and small boats industry, the small ships for river transport were for the big ships for sea transporting and foreign trade, they also used animal leather in making scuttles and skins.

This thesis is entitled:

"Water Transport Means in the Light of Cuneiform Incscriptions until the Fall of Babylon 539 BC."

It depends on number of resources and researches, where they were collected from the books, scientific research, and articles in Arabic and foreign Languages, and it was basically depended on the book of the researcher **A. Salonen** which in entitled

"Die Wasserfarzeuge in Babylonien, Helsinki, 1939"

The writer used some researches of the Late professor Ridha Jawad Al-Hashimi which tackle for the purpose of this thesis

"The River Navigation in Ancient Iraq", Sumer, Vol-37, 1981"

Other researched relating to the Euphrates role in the river navigation and its relation with the Arabian Gulf and its trade centers, this thesis depend also on the Cuneiform inscriptions with their deferent contents, such as religions, literary contents in addition to the royal and legal inscription, and the economic texts. These cuneiform inscriptions supplied us with the Sumerian and Akkadian phrases concerning ships, boats and their kinds and industrial materials.

This thesis is divided into a preface and three chapters, in the preface I talk about the features of water areas in Iraq which include the two rivers Tigris and Euphrates their branches, their canals and the marches, and also about the Arabian Gulf as it was considered the only main merge for Mesopotamia to the Old world.

Chapter one is divided into three parts, **part one** tackled the features of the transporting means like what distinguished them and their cost i.e the building cost or their industry cost where they were distinguished by their law cost and the availability of the working materials and their ability to travel for long distances and carrying big and heavy goods, in addition to the types of transporting means beings with the skin, the scuttle, the catamaran, the boats and ending with the ship, **part two** tackled the types of ships wither were used in rivers or in seas.

Part three devoted to the names of ships, where they were named after the kings, gods and ceremonies names where they went in the canals and rivers carrying the gods in the official and religious ceremonies as well they were named after the names of owners who were high official in the state, and also the names of countries they came from or manufactured in, as well the cuneiform texts supplied us with some boat names which were named by the materials they were carrying like flower , oil, dates, sheep…etc, and it was short for the food names but they included the names of many other materials, there were war ships and vessels which were specialized with fighting and maneuvers and ready to carry the necessary weapons for the campaigns, as well they were named after their shape e.g. the new, the old, or the big….etc.

Chapter two is divided into three parts, **part one** tackled about the craftsmen and workers who were working on the decks of ships and boats like navigators and rower, where the navigator had the features of craftsman, navigator and captain, the captain work was completed by other workers and they were wood cutters, leathers, reed, tar makers, and the carpenters and others. **part two** talked about the building materials like reed, wood, leather, tar or bitumen, oil, ropes, and other materials which were necessary for the building of the water transporting means, **part three** concerns tools and instruments which were used in the building of transporting means.

Chapter three is divided into three parts, **part one** studied the preparing operation for the building materials of boats and ships where some materials were local and others were imported, in

addition to names of ship parts, measurements, the required dimensions for the building, and the purpose of labor.

Part two talked about ship building and the basic formations of interior wood, reinforcing wood, decks wood, nails, and the pegs and others, as for **part three** was tackled the ship tools, appendants and each instrument which was used to accomplish the sealing operation and anchoring, i.e, peg, steering, wheel, sail pole, the sail, in addition to the appendant of unload the ship and anchoring it, and fixing poles and navigator chair, the scale and others.

Conclusion and number of **lists,** concerning the words related to the water transporting means, their names, their work, types, building operation, building materials, tools and instruments, their appendants, and others which were mentioned in the chapters of this work in Sumerian- Akkadian languages and their translation into Arabic, in addition to a number of **photos** and **charts** which were engraved on slabs and relieves showing the shapes of water transporting means from deferent periods of the Mesopotamian history.

Before I ended up my thesis with **an abstract** in English, last is a list of **Arabic and foreign Resources**.

I hope I gave a scientific Knowledge in this thesis to be a guide for students and researchers in the field of Archeology and Cuneiform Studies.

Water Transportations
Till the Fall of Babylon 539 BC
According to
The Cuneiform Inscriptions

A Theses Presented to
The Council of The
College of Arts, University of Baghdad
In Partial Fulfillment of The
Requirement for M.A. Degree of Arts
in Ancient Archaeology

By

Fawziya Thakir abdulraheem
Al-Ugaili

Supervised By
Dr. Nawala A. Al-Mutawalli

2008 A.D. **1429 A.H.**